Vogelvrije Fietser

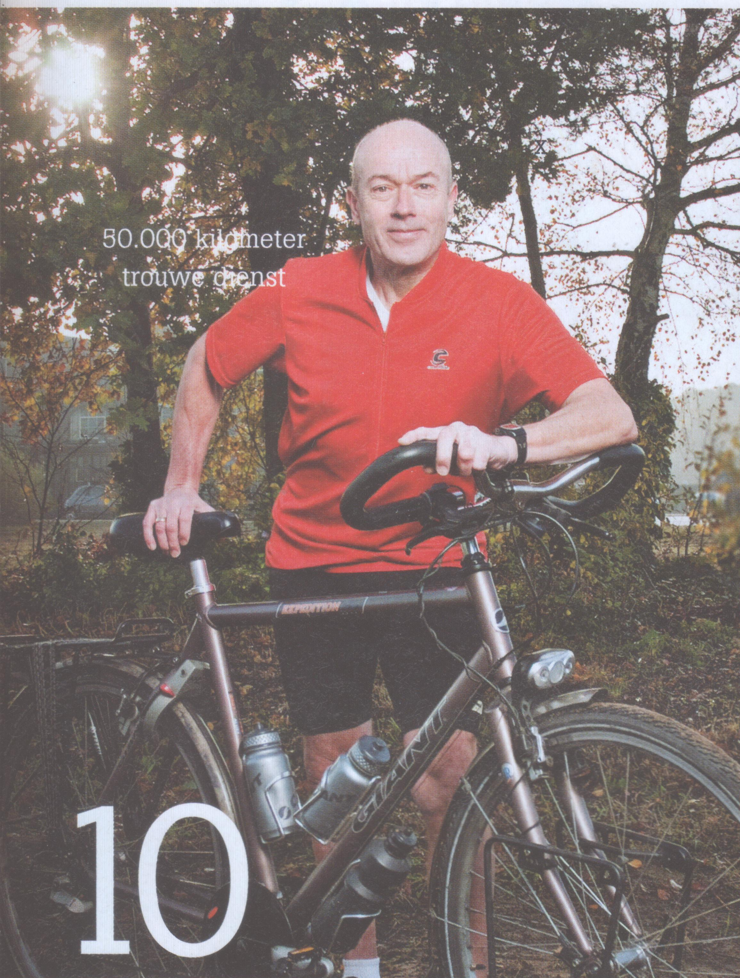
Fietsersbond

januari - februari 2012 • jaargang 37 • no 1

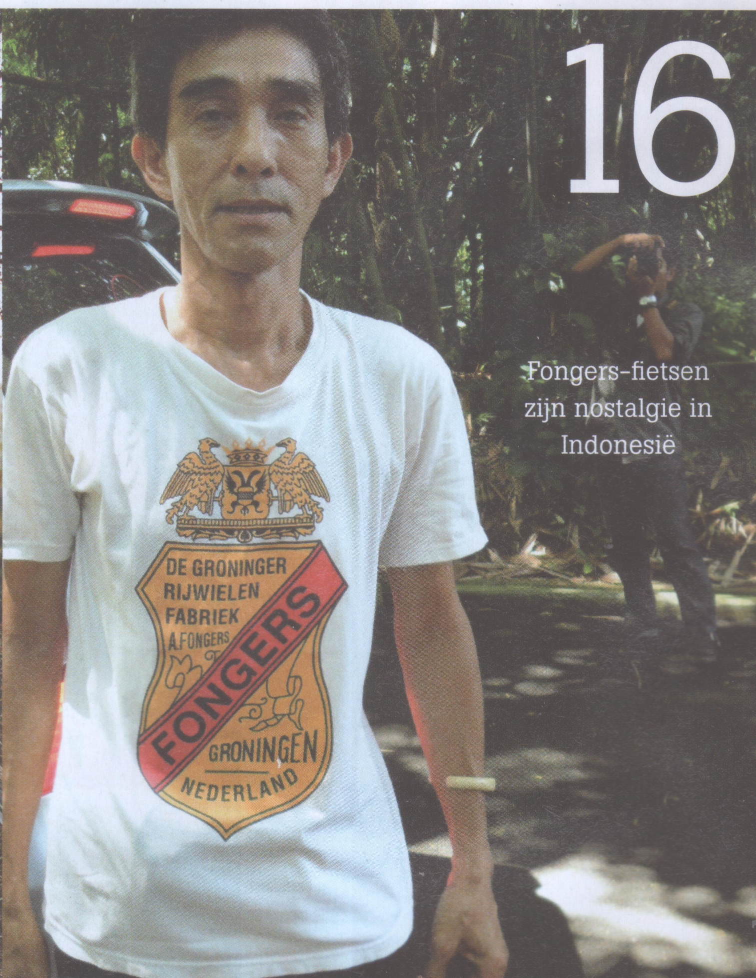
Je fiets ben je zelf

Ideale seniorenfiets

Superieure oude onderdelen


10

50.000 kilometer trouwe dienst



16

Fongers-fietsen zijn nostalgie in Indonesië

REDACTIONEEL



Michiel Slütter
hoofdredacteur
Vogelvrije Fietser
m.slutter@fietsersbond.nl

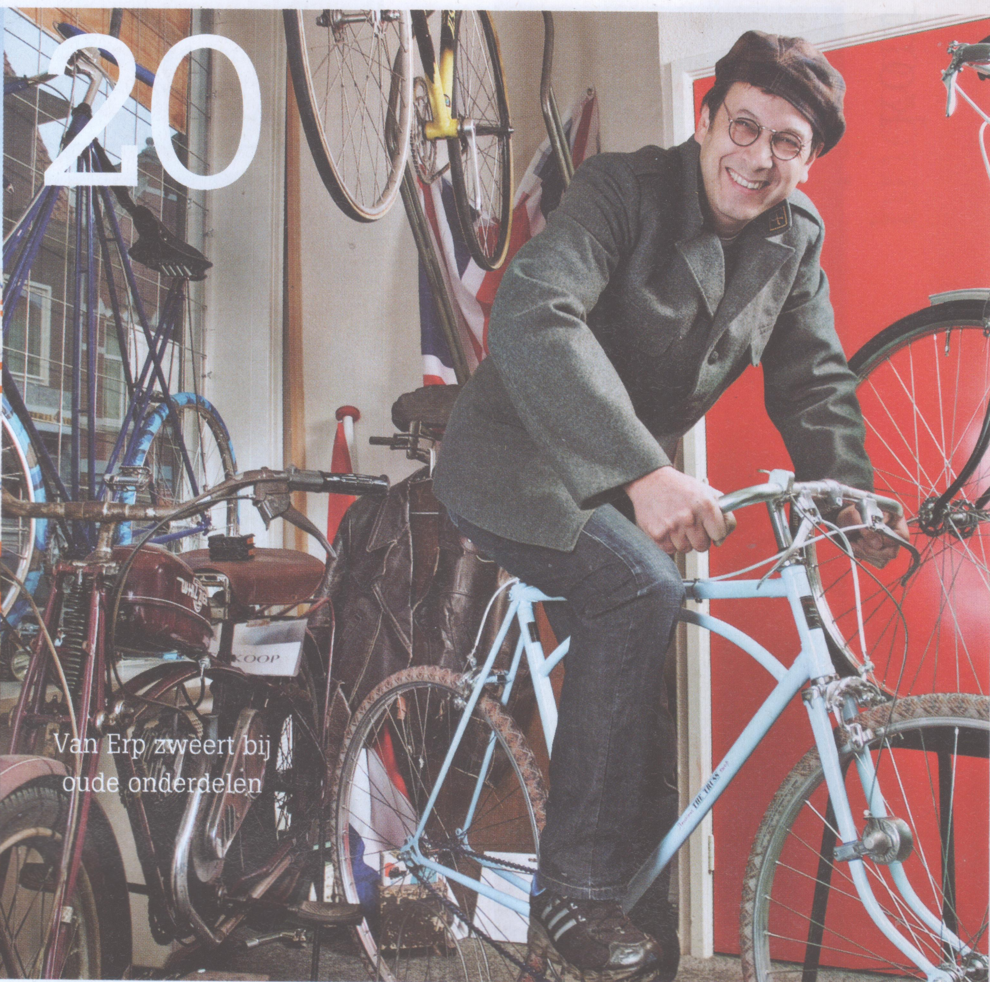
Betaald parkeren werkt

De fietsflat bij Amsterdam CS is één van de meest gefotografeerde gebouwen van de stad. Buitenlandse delegaties die meer willen weten over het fietsbeleid houden ook altijd halt bij de flat. De rondleidende ambtenaar meldt dan doorgaans verontschuldigend dat de flat uitpuilt en dat het parkeren echt robleem is geworden. Waarop de buitenlandse bezoekers verzuchten: 'Geef ons die problemen!'. Ik hoorde deze anekdote eind november op het symposium 'Fietsen in Amsterdam'. De gemeente meldde toen verheugd dat er steeds meer wordt gefietst. Het aandeel van de fiets in alle verplaatsingen binnen de ring is in een kleine 20 jaar gestegen van 39 naar 62 procent. Waar komt die explosieve groei vandaan? Amsterdammers blijken de auto de rug te hebben toegekeerd en zijn gaan fietsen. Dat komt allemaal door het straffe autoparkeerbeleid van Amsterdam. Als je moet betalen, gaan mensen liever fietsen. Betaald parkeren werkt dus goed om ongewenst gedrag – in dit geval autorijden – te ontmoedigen. Misschien is dit wel het beste argument om geen verplicht betaald fietsparkeren in te voeren. Want voor je het weet, gaan mensen minder fietsen. ←



De fietsenmaker komt naar u toe deze winter

32



20

Van Erp zweert bij oude onderdelen



Rubrieken



Zij is in een gewone spiegel dikker...



... en hij dunner.

Go Cycling

Khanh Ly studeerde af in Eindhoven met Go Cycling, een campagne om mensen te stimuleren vaker te fietsen. Ze plaatste op plekken als bushokjes verschillende spiegels. Mensen die erin keken zagen zichzelf dikker dan ze waren met een hamburger in de hand, of juist dunner met een fiets. Het idee van haar project is dat mensen een grappige foto van zichzelf in die spiegel kunnen maken en die doorsturen naar vrienden. ←

Verkoop stadsfiets gekelderd

Sinds het topjaar 2007 is de fietsverkoop met 13 procent gedaald. Vooral stadsfietsen zijn minder geliefd. Het aantal verkochte exemplaren daalde sinds 2007 met 200.000. In 2010 bleef het aantal stadsfietsen steken op 648.000. Dit staat in Mobiliteit in Cijfers van brancheorganisaties Bovag en RAI. De consumenten laten ook de kinderfietsen links liggen. De verkoop daalde met een kwart. Toch is de omzet van fietsenwinkels gestegen dankzij de dure elektrische fietsen. Eén verkochte elektrische fiets levert gemiddeld evenveel omzet op als de verkoop van vier stadsfietsen. Marktonderzoeksbureau GfK meldt dat in september de elektrische fiets wat omzet betreft de gewone fiets zelfs voorbij is gestreefd. Opmerkelijk is dat de daling van verkoop niet heeft geleid tot minder fietsgebruik. Waarschijnlijk kiezen Nederlanders in deze magere economische tijden liever een tweedehands fiets. In 2007 waren drie van de tien verkochte fietsen een tweedehandsje. In 2010 was dat al bijna vier van de tien. ←


Geschikt voor planktransport

Trans Trike

Ooit geprobeerd een paar planken op de fiets te vervoeren? Student Alexander van Diggele van de Design Academy ontwierp een vernuftige driewieler om ook lange voorwerpen te transporteren. Met een speciaal snelbindersysteem kan de gordijnrail, een poster of ander lang spul worden vastgemaakt. Een kantelmechanisme moet ervoor zorgen dat de Trans Trike fietst als een normale fiets met twee wielen. ←

Vluchten voor de regen
hoeft niet meer



Hoofd-
doekachtige
regenmuts

Regenjas voor gestylde vrouwen

Waterdicht uit Amsterdam brengt twee modieuze transparante regenjassen op de markt. Eentje met luipaardprint en een parelmoerkleurige. De jas valt over de knie en de mouwen zijn verstelbaar. De split aan de achterkant maakt opstappen op de fiets makkelijk. Te bestellen via www.waterdicht.nl Prijs: 69,95 euro 

Regenmuts met ideaal

MMMuts maakt niet alleen regenmutsen tegen de regen maar ook 'voor een kleurrijke maatschappij waar iedereen mag zijn wie hij of zij wil zijn.' De mutsen zijn geïnspireerd door de hoofddoek. Er zijn twee modellen: een knotmuts en een mutskapje die allebei als regenmuts (30 á 35 euro) en als wintermuts (rond de 45 euro) te koop zijn. 

Boekenfiets

In Rotterdam treden elk jaar tijdens het Duizel Festival tientallen schrijvers en muzikanten op. Boekhandel Van Gennep laat schrijvers als Gerbrand Bakker, Peter Buwalda en Hagar Peeters op verschillende plekken in het Vroesenpark voorlezen. Om van de ene plek naar de andere te komen, heeft de boekhandel een zogeheten 'boekenfiets' als mobiele stand laten ontwikkelen. ←

Successen

De Fietsersbond heeft met uw steun veel bereikt. Op jaarverslag.fietsersbond.nl staat een overzicht met daarin onder andere de succesvolle actie van de Fietsersbond voor het behoud van gratis stallen bij stations. We houden de vinger aan de pols. Verder heeft de Fietsersbond voor de vierde keer de Fietsstadverkiezing georganiseerd. De goede voorbeelden kunnen andere gemeenten inspireren en stimuleren. De jury was unaniem onder de indruk van de inspanningen van winnaar Den Bosch om het fietsen een impuls te geven. De Fietsersbond heeft ook veel bereikt met het project Rij2op5 om het fietsen in het woon-werkverkeer te stimuleren. Inmiddels doen 149 bedrijven mee. ←



Mobiele boekenstand op het Duizelfestival



Noordoostpolderpionier rijdt met zoon over het naar hem vernoemde fietspad.

Je eigen fietspad

Staatsbosbeheer moet flink bezuinigen, maar heeft voor het Kuinderbos in de Noordoostpolder een leuke oplossing verzonnen. Wie een fietspad sponsort, kan het pad naar zichzelf of een geliefde of gewaardeerde persoon laten vernoemen. De 93-jarige Anton Remijnse was de eerste die de eer ten deel viel. Hij kwam in 1941 als pionier in de Noordoostpolder wonen. Een picknicktafel of observatiehut sponsoren en vernoemen kan ook nog als alle zeven fietspaden op zijn. ←

Betaald parkeren in Amsterdam

Vier van de tien Amsterdammers gaan ervan uit dat de gemeente betaald fietsparkeren bij het Centraal Station in gaat voeren. Dit blijkt uit een online enquête van de Dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam. Er deden 2600 Amsterdammers mee aan het onderzoek. Bij de vraag wat fietsers vinden wat de gemeente zou moeten doen om de parkeerproblemen op te lossen, kruiste bijna de helft 'meer gratis plekken' aan. Maar bij de vraag wat men dacht dat er werkelijk zal gebeuren bleek dat maar 19 procent verwacht dat de gemeente daadwerkelijk voor meer gratis plekken zal kiezen. 40 Procent gaat er van uit dat er in de toekomst verplicht betaald moet worden. ←

'Steigerend vehikel'

Fietsenmakers zeiden in het vorige nummer dat veel elektrische fietsen haperen na hoosbuien. De meeste elektrische fietsen blijken gelukkig tegen een buitje te kunnen, bleek uit de lezersreacties. Ruwweg één op de drie inzenders meldde wel pech door nattigheid. Het ernstigste geval was een Gazelle waarvan de motor op hol sloeg. Dat gebeurde toen er mee gelopen werd. Tot overmaat van ramp weigerde het aan/uit-knopje dienst. 'Uiteindelijk hebben we het steigerende vehikel met moeite in de stalling gekregen', schrijft Wim de Morree.

Fred de Serière had last met zijn Sparta tijdens een fietstocht in Duitsland: 'Toen het 's ochtends begon te regenen 'pakte' de elektrische Sparta niet meer. Mijn vrouw heeft de hele dag in de regen (70 kilometer) in haar eerste versnelling moeten trappen.' En de Batavus van Ger Janssen leed onder kortsluiting omdat er regenwater in de accu bleef staan. We zijn benieuwd hoe uw elektrische fiets de wintermaanden doorkomt. Laat het ons weten: vvf@fietsersbond.nl ←



Bas Vijn bouwde het nieuwe TestKeesdecor

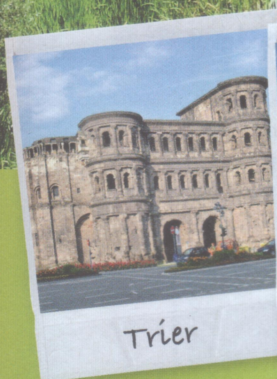
Fiets- en wandelbeurs 2012

11 en 12 februari staat de Fietsersbond weer op de Fiets- en Wandelbeurs in de Amsterdamse Rai. TestKees neemt een prominente plek in op de stand. Hij legt uit welke e-bike geschikt is voor u. Wie het thuis rustig uit wil zoeken kan een TestKees ebike-keuzewijzer mee naar huis nemen. Verder leggen vrijwilligers de Fietsrouteplanner aan bezoekers uit. Vindt u het ook leuk om bezoekers van de beurs actief aan te spreken en hen te informeren over de activiteiten van de Fietsersbond? Opgeven kan bij Patricia Rijkse (p.rijkse@fietsersbond.nl of op 030-2918142). ←

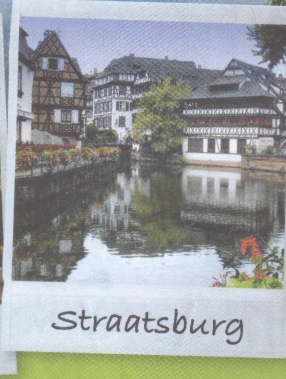
ZOU JE JE ZADEL NIET ES VERNIEUWEN BUURMAN?
EEN THÜLMANN-ZADEL UIT 1939!? VOEL JIJ JE WEL LEKKER!?
NOG NET MET LIEFDE GEMAAKT VOORDAT DE BARBARIJ OVER DE WERELD KWAM!
SORRY HOOR..
MOOI ZO!
VONK

Op weg met de Saar-Elzas-fietstocht

Vraag onze gratis fietsbrochure 2012 aan

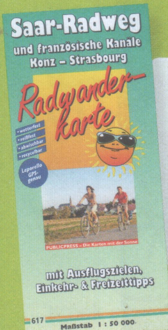








Van het Romeinse Trier tot in Straatsburg in de Franse Elzas – een grensoverschrijdende fietstocht langs de Saarschleife en de Franse kanalen.



Saar-Elzas-fietstocht

6 overnachtingen met ontbijt en fietskaarten

vanaf 297,-



Tourismus Zentrale Saarland | www.toerisme-saarland.nl
info@tz-s.de, Tel.: 0681-927 20 0



Auto's over het fietspad

Op de Loosduinseweg in Den Haag rijden in de spitsuren regelmatig auto's over het fietspad om de file voor de verkeerslichten te omzeilen.

Ingrid de Klerk woont op de Loosduinseweg. Ze ziet daar heel regelmatig auto's op het fietspad en de stoep rijden. Het zijn automobilisten die via het fietspad bedrijven als de Kwikfit, Pontmeyer en Verploegen proberen te bereiken.
Sanitairbedrijf Verploegen heeft een doorgang naar een binnenterrein en zo is het mogelijk om op de Regentesselaan terecht te komen en de verkeerslichten op het kruispunt Loosduinseweg/ Regentesselaan te omzeilen. Er zijn ook automobilisten die via het fietspad proberen voor te dringen bij de verkeerslichten. De Klerk heeft inmiddels een verzameling van 150 foto's met daarop allemaal overtreders. Al twee jaar probeert ze als straatvertegenwoordigster (namens het wijkberaad) gemeente en politie in beweging te krijgen hier iets aan te doen. Al twee jaar gebeurt er niks.

Ik bel het algemene nummer van de gemeente. Na 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 wachtenden voor ons, zijn we aan de beurt.
De telefoniste van de gemeente:
'Auto's op het fietspad! Dat is gevaarlijk. Ik pak even het meldingenformulier.
Wat is precies uw vraag?'
Kan er een paaltje geplaatst worden zodat het fysiek onmogelijk wordt met een auto op het fietspad te rijden?
Telefoniste: 'Hoeveel paaltjes wilt u dan ongeveer hebben?'
Dat lijkt mij iets voor deskundigen om te bepalen.

Ze vertelt dat de melding de 'allerhoogste prioriteit' krijgt, want 'auto's op het fietspad, dat is natuurlijk gevaarlijk'.
Thuis komt een e-mail binnen: 'Wij zullen uw melding binnen 1 werkdag afhandelen of contact met u opnemen.'
Nou, dat klinkt heel voortvarend. Maar er gebeurt helemaal niets, behalve dat ik aan het eind van de dag een mail ontvang waarin staat dat onze melding is 'afgehandeld', waarna ik nog een keer bedankt word voor de melding.
Zo gaat dat natuurlijk niet, gemeente Den Haag. Waarschijnlijk hebben jullie fijn gescoord in de administratieve werkelijkheid (melding binnen een werkdag afgehandeld), maar in de echte werkelijkheid zijn we nul-komma-niks opgeschoten.

Ik leg de kwestie voor aan Lia Bos, persvoorlichter van de gemeente. Na twee dagen ontvang ik de volgende reactie:

Lia Bos, persvoorlichter: 'De situatie bij de Loosduinseweg is bekend bij de gemeente Den Haag. Auto's die bij de autogarage op die locatie komen, rijden vaak over een binnenterrein om zo het verkeer op de Loosduinseweg dat staat te wachten voor de verkeerslichten te omzeilen. Na onderzoek van de situatie is afgesproken dat de politie aandacht heeft voor deze locatie en handhaaft. Het plaatsen van bijvoorbeeld paaltjes is niet gewenst, omdat obstakels langs fietspaden gevaarlijke situaties kunnen veroorzaken voor fietsers. Het is voor ons niet mogelijk om iets te doen aan de sluiproute, omdat het over een particulier terrein gaat.'

Geen paaltjes omdat 'obstakels langs fietspaden gevaarlijke situaties kunnen veroorzaken voor fietsers'.

Bob Molenaar van de Haagse Fietsersbond concludeert:
'Paaltjes langs het fietspad zijn blijkbaar gevaarlijker dan auto's op het fietspad.'

Theo Zeegers, verkeersconsulent van de Fietsersbond: 'Als Fietsersbond zeggen wij inderdaad altijd: wees terughoudend met paaltjes; twee derde van alle paaltjes is niet nodig. Maar een derde van de paaltjes is wél echt nodig, en dit lijkt mij zo'n situatie waarin paaltjes iets kunnen oplossen.'

Ingrid de Klerk is teleurgesteld. Zij vertelt dat de auto's die de doorgang nemen over het particuliere binnenterrein maar een deel van het probleem zijn. 'Automobilisten doen van alles wat niet mag en dan vind ik het van de gemeente erg laks om het af te doen met dat de doorgang bij Verploegen particulier is. Er wordt misbruik van het fietspad en de stoep gemaakt en zij zijn daar verantwoordelijk voor.'

Zo is het, gemeente Den Haag. Doe iets! ←

Komt u ook regelmatig een vreemde situatie tegen?
Stuur deze naar de redactie van de *Vogelvrije Fietser*:
vogelvrijefietser@fietsersbond.nl, of
Postbus 2828, 3500 GV Utrecht.

TEKST: KARIN BROER FOTO: INGRID DE KLERK

Je fiets ben je zelf

'Een fietswrak is bekoelde liefde'

Veel fietsen worden achterlaten, vergeten of gemolesteerd. Hoe voorkom je dat mensen zo met hun fiets omgaan? *Love is the answer*, zoals altijd. 'Als mijn fiets iets mankeert, voel ik me ook niet goed.'

Ontwerper Bart van Heesch was het zat. 'Voor mijn deur staan altijd rijen fietswrakken te verroesten. Toen ik er een paar uithaalde, bleken ze met wat olie en een halfuurtje werk weer prima te rijden.' Het zette Van Heesch aan het denken over een fiets die door de jaren alleen maar mooier werd. Het werd een koperen fiets. 'Steeds een stukje groener wordt hij en het kan wel jaren duren voor hij helemaal groen is. Net als koperen daken.'

Producten maken die door de jaren heen mooier worden, is een van de strategieën die ontwerpers kunnen gebruiken om de levensloop van hun producten te verlengen. '*Ageing with dignity*' heet dat. Oftewel 'waardig ouder worden'. 'Denk aan een leren jas. Die gaat bij langdurig gebruik naar je lichaam staan', zegt Ruth Mugge, onderzoekster van de Faculteit Industrieel Ontwerpen aan de TU Delft en gespecialiseerd in de band tussen mens en product. Een andere strategie is een product personaliseren. Voor haar proefschrift vroeg Mugge mensen naar de band met hun fiets: 'Ik had een groep mensen die zijn fiets had geverfd en een groep die dat niet had gedaan. Het bleek dat de mensen die hun fiets hadden geverfd meer

RELATIETIPS:

1 Koop een fiets niet omdat hij zo goedkoop is, maar (ook) omdat hij mooi en goed is. Met in het achterhoofd: hier ga ik lang op rijden. Denk ook eens aan een mooi opgeknapt tweedehandsje.

2 Onderhoud hem, koester hem. Rij niet weken door als hij aanloopt. Trek er eens een middag voor uit of breng hem jaarlijks voor onderhoud naar de fietsenmaker.

3 Je fiets ben je zelf. Maak hem je eigen. Koop een beter zadel, een mooie bel die beter bij je past. Plaats een bidon. Zet er een fietstas, een krat of iets anders op tot het helemaal jouw fiets is.

4 Sta af en toe stil bij je fiets en denk aan wat je allemaal met hem hebt beleefd.

5 Laat een foto maken van jezelf en je fiets in een mooie omgeving of bij mooi licht en stuur hem op naar de *Vogelvrije Fietser*.

Bart van Heesch: 'Ik heb ook een verroeste fiets gemaakt'

TEKST: SUZANNE BRINK FOTO'S: PETER ARNO BROER

Van Heesch
2011



→

aan hun fiets gehecht waren.'
Dat komt volgens haar doordat ze meer energie in hun fiets hebben gestoken. Ze hebben erover nagedacht in welke kleuren ze hun fiets wilden verven, verf gekocht en een halve dag zitten kwasten. Mugge: 'Ze hebben zelf bepaald hoe hun fiets eruit moet zien en daarom past die fiets ook beter bij wie zij zijn.' Ze kunnen hun fiets heel netjes verven of juist anarchistisch met felgekleurde cirkels.

AFVALBERG

Je hoeft niet altijd zelf de kwast te pakken. Een fabrikant of ontwerper kan het je gemakkelijker maken een uniek product te kopen. Bij Nike kun je zelf bepalen welke kleuren je sportschoenen moeten hebben. Mugge: 'Een beter voorbeeld zijn de Freitag-tassen van gerecycled vrachtwagenzeil. Elk stukje zeil is uniek en je kunt zelf bepalen welk deel gebruikt wordt. Ik denk dat we daar naartoe moeten. Zo'n tas wordt deel van de gebruiker. De tas is wat duurder, maar heeft toegevoegde waarde en zal minder snel op de afvalberg belanden. Zoiets kun je je ook voorstellen bij een eigen fiets, die je laat samenstellen uit onderdelen waar jij voor kiest. Je wordt medeontwerper.'
Mugge onderscheidt vier redenen waarom mensen zich hechten aan een product. De eerste is zelfexpressie. Op een beschilderde fiets laten mensen zien wie ze zijn. In plaats van een fiets verven, kun je ook fietstassen of een mooie bel kopen, zodat de fiets niet meer standaard is. Een andere reden om je aan een product te hechten is de herinnering. Niets kan op tegen een oude teddybeer. Hij is versleten op de plekken waar hij geliefkoosd is. Zoiets geldt ook voor dingen die mensen van geliefden of overleden ouders krijgen, of souvenirs aan gelukkige vakanties. De herinnering blijft. Een product kan ook iets zeggen over de groep waartoe je behoort. Harley Davidson-rijders bijvoorbeeld die hun motor naar eigen smaak met extra franjes aan de handvatten uitrusten of een blote vrouw op de benzinetank laten spuiten. Als vierde reden om je aan een product te hechten, noemt Mugge 'plezier'. Mugge: 'Denk aan het plezier dat de mooie vorm van een product je geeft. Of plezier omdat de nieuwe tv zo'n goed geluid geeft.'

> 'Niets kan op tegen een oude teddybeer'

EMOTIE

Voor ontwerpers is het belangrijk te weten waarom mensen zich aan spullen hechten. Vroeger was *'form follows function'* het credo voor ontwerpers. Tegenwoordig is het *'form follows emotion'*. Een product moet niet alleen doen wat het hoort te doen, maar moet ook gevoelens oproepen. Anders kun je net zo goed een andere telefoon of een andere fiets kopen. Mensen gebruiken een tafel of jas niet meer tot hij op is en niet meer functioneert. Ze kopen een nieuwe tafel als ze genoeg hebben van hun oude tafel of als de mode verandert. *Het Parool* kopte onlangs bij een artikel over groene parka's: 'Vanwege de crisis kopen mensen een jas die meer seizoe-

'IK STOORDE ME AAN DE WEESFIETSEN'

Bart van Heesch maakte een koperen fiets die mooier wordt naarmate hij ouder wordt. Een strategie om de levenscyclus van producten te verlengen. Van Heesch: 'Ik stoorde me aan de weesfietsen voor mijn huis. Op zeker moment was ik het zo zat dat ik ze van straat haalde. Na een drupje olie en een halfuurtje werk verkocht ik ze via Marktplaats. Er zaten een paar hele mooie tussen. Sommige waren wel vijftig jaar oud. Een fiets van nu roest veel sneller door. Iemand zei me dat dat kwam omdat vroeger meer koper in het staal zat en zo kwam ik op het idee een koperen fiets te maken. We zijn er natuurlijk aan gewend dat je baalt als er een krasje op je nieuwe fiets komt. Ik wilde een fiets die naarmate hij ouder werd juist mooier werd, die reageerde op weersomstandigheden. Als je ze van koper maakt worden ze net zo mooi als koperen daken. Eerst worden er stukjes groen, meestal langs de uiteinden waar het meeste water blijft staan. Maar op een gegeven moment worden ze helemaal groen. Het gaat mij om het verhaal. De reactie van de meeste mensen is: 'Die wordt meteen gestolen.' Dat geeft wel aan hoe belangrijk de kans op diefstal is voor fietsers. Maar als hij eenmaal een beetje geoxideerd raakt, valt hij bijna niet op. En als je het verhaal wilt kopen maar 4000 euro voor een fiets te veel vindt, kun je ook een verkoperd slot van 90 euro en een koperen dingdong (bel, redactie) van 50 euro kopen.' De koperen fiets is een statement tegen de fietswrakken. 'Ik heb ook een fiets thermisch verzinkt. Dan is hij roestvrij voor vijftig jaar. En verzinken is goedkoper dan lakken. Dat zijn hele rare dingen. Ik heb ook een verroeste fiets gemaakt. Die zal nooit gestolen worden. Maar die kan ook vijftig jaar mee, want staal is niet zomaar doorgeroest. Als je hem insmeert met olie of vaseline en daarna weer goed droogwrijft is er niets aan de hand.'
Van Heesch ziet zijn fiets als een ver-



lengstuk van hemzelf: 'Als mijn fiets iets mankeert, voel ik me ook niet goed. Als ik me niet lekker voel en ik loop naar buiten, blijk ik dus ook een lekke band te hebben. Niet te geloven. Een fiets en al zijn onderdelen zeggen iets over jezelf. Ik heb drie keer een gebroken achterrem gehad in één jaar. Heel raar. Toen bedacht ik dat ik waarschijnlijk te hard remde. Je moet goed zijn voor jezelf en ook voor je fiets. Maar je moet wel durven leven, risico's nemen, en je fiets niet altijd in de schuur laten staan.'

Giant Expedition 2000

BERT LICHT UIT APELDOORN

Fiets: Giant Expedition uit 2000
'Mijn tweede Giant Expedition heb ik inmiddels elf jaar. De eerste werd vier dagen oud door een niet-oplettende automobilist in de prak gereden. Een fiets waarvan inmiddels alle draaiende delen één of meerdere keren vervangen zijn, die aan onderdelen al meer gekost heeft dan de aanschaf, die zo'n kleine 50.000 km zijn bezitter 'onderdanig' is geweest, die meeging in de trein, het vliegtuig, de boot en op de auto, die bij min 15 en plus 40 graden geacht werd gewoon te fietsen, die met bezitter en een bepakking van 17 kilo de helling van 20% op moet, die met dezelfde belading boven de 75 kilometer per uur naar beneden suist, die met 60 kilometer per uur geflitst is, die lange en hoge lasten kan vervoeren, die gelogeerd heeft in schuren en stallen, op binnenplaatsen, in hotellounges, hotelkamers en parkeergarages, waarvan het aantal lekke banden onderweg op de vingers van één hand te tellen is en waarmee zijn bezitter geweldige tochten heeft gemaakt en zeven Europese hoofdsteden heeft doorkruist.
Zo'n fiets inruilen voor een nieuwe, dat wordt een keer slikken.'

'Het was alsof ik wist dat hij nog ergens op me stond te wachten'

Gazelle Populair 1983

nen mee kan', suggererend dat je alleen uit pure armoe langer met een jas doet. Als mensen van hun fiets houden, hoeven ze niet elk seizoen een andere, zorgen ze er beter voor en gaat hij langer mee. Grappig genoeg werkt het ook andersom. Wie zijn fiets goed verzorgt, raakt er meer aan gehecht. Wie zijn fiets in een hoek zet en er niet naar omkijkt, weet volgens Mugge zeker dat de liefde bekoelt.

LIEFDESVERHALEN

Een andere onderzoekster van de TU Delft, Beatriz Russo, vergelijkt de band tussen mens en populaire producten met liefdesrelaties. Uit onderzoek blijkt dat de gevoelens die producten oproepen in veel opzichten vergelijkbaar zijn met die van mensen in een relatie. Ze schreef het boek *Cars, shoes and other love stories*. Zij ziet het zo: Je wordt verliefd op een paar schoenen, een fiets of haarborstel. Soms gaat die verliefdheid zo ver dat je het, terwijl je het geld eigenlijk niet hebt, toch koopt. Op het moment dat je het product koopt, ga je een relatie aan. Vergelijkbaar met trouwen. Je verricht een handeling waarmee je je committeert aan het product.

SASJA KOETSIER UIT AMSTERDAM

Fiets: Gazelle Populair uit 1983
'Voor mijn twaalfde verjaardag kreeg ik een fiets. Niet zomaar een fiets, maar mijn eerste grotemensenfiets. En in overeenstemming met de heersende mode moest het een opoefiets zijn. Wit en roze waren de nieuwste trends, maar voor mij werd het een zwarte 'Gazelle Populair'. Een degelijke fiets waar ik nog lang plezier van zou hebben, zo verzekerde de fietsenmaker mij. Hij moest eens weten! Ik ben nu veertig en ik rijd nog steeds op mijn trouwe Gazelle, waarvan de stuurgrepen gladgesleten zijn en waarvan behalve dat stuur, het frame en de voor- en achtervork, alle andere onderdelen al meerdere keren zijn vervangen. Maar wat rijdt hij nog geweldig! Twee keer is hij gestolen en kwam hij op miraculeuze wijze weer bij mij terug. Hoewel ik hem bij een van die gelegenheden drie maanden kwijt was, was ik teveel aan mijn tweewieler gehecht om een nieuwe fiets te kopen: alsof ik wist dat hij nog ergens, eenzaam en verlaten, op me stond te wachten. Toen ik naar Amsterdam verhuisde, gaf een fietsenmakende vriend, Theo, mij de onbetaalbare raad om het duurste fietsslot te kopen dat er was en mijn fiets altijd aan een rek of brug te ketenen. Dat slot heeft fietsendieven op afstand gehouden, maar bleek niet bestand tegen de betonscharen van de AFAC, zodat ik als hardleerse wildparkeerder mijn 'stoute' fiets herhaaldelijk moest terughalen bij het fietsdepot aan de Zuiderzeeweg. En hoewel het bepaald geen sportmodel is, zijn we toch een paar keer samen op vakantie geweest in eigen land. Zijn robuuste bouw maakt hem tot een soort locomotief: als hij eenmaal op gang is, is hij niet meer te stoppen. Inmiddels is het een echte klassieker geworden, die aan liefhebbende fietsenmakers de uitroep 'Ah! Een echte Gazelle!' ontlokt. En elk jaar dat ik hem heb, wordt hij me nog dierbaarder. Ik hoop dat hij altijd bij me blijft!'

Daarna leer je het product kennen, je went eraan en beleeft avonturen met het ding. Je raakt het bijna kwijt, maar vindt het terug, krijgt er complimenten over. Je raakt eraan gehecht, leert zijn eigenaardigheden kennen. Je bouwt herinneringen op. Jullie gaan samen bijvoorbeeld op vakantie.
Maar op zeker moment sluipt de sleur in

'Je hecht je sneller aan dingen waarmee je de deur uitgaat'

de relatie. Je kent hem nu wel, die eeuwige zwarte stadsfiets met zijn roestige dingdong. Misschien fietst hij niet meer zo lekker. Hij kan ook zo kapot zijn dat laten repareren geen zin meer heeft. Ook als je verliefd bent geworden op een andere fiets is het gebeurd met de relatie. Volgens Russo moeten ontwerpers nadenken over hoe ze kunnen voorkomen dat de sleur in de relatie sluipt. De verantwoordelijkheid ligt grotendeels bij de gebruiker. Die moet tijd en energie in de relatie steken, maar ontwerpers en fabrikanten kunnen ook dingen maken die ten eerste goed en mooi zijn en ten tweede waaraan gebruikers zich makkelijk hechten, die minder inwisselbaar zijn.
Aan het ene product hechten mensen zich makkelijker dan aan het andere. 'Een mixer', zegt Mugge, 'moet gewoon mixen. Die zegt niet zoveel over jou. Je hecht je sneller aan dingen waarmee je de deur uitgaat en waarmee je dingen doet. Een mobiele telefoon, bijvoorbeeld, of een fiets.' Alleen heeft Mugge toevallig zelf niks met haar fiets. 'Ik moet er boodschappen mee kunnen doen, maar hij rijdt niet bijzonder lekker en ik vind hem ook niet mooi. Ik zou hem nooit uit hebben gekozen. Hij zegt niets over mij. Het is een tweedehandsje dat ik van mijn schoonouders heb gekregen. Maar ik kan me goed voorstellen dat ik gehecht zou kunnen raken aan een mooie fiets.' ←

CAROLIEN VAN SPRANG UIT HOUTEN

'Ik doe alles met deze fiets. Ik doe er de boodschappen mee, ga ermee op vakantie, fiets erop naar mijn werk. Ik heb hem gekocht omdat het niet meer verantwoord was op mijn oude fiets door te rijden. De fietsenmaker heeft hem uit onderdelen van twee fietsen helemaal naar mijn smaak in elkaar gezet. Ik wilde bijvoorbeeld geen voorvering. Daar wordt hij alleen maar zwaar van. Ik heb er allerlei dingen op gezet om hem naar mijn hand te zetten, zoals een bidonhouder. Soms neem ik een thermoskan thee mee. Ik taal niet naar een andere fiets. Elk jaar laat ik hem helemaal nakijken. Zolang mijn fietsenmaker – die ik ook al vijfentwintig jaar heb – zegt dat hij te repareren is blijf ik op deze rijden.'

RIH
2009



'De fietsenmaker heeft hem naar mijn smaak in elkaar gezet'

Indonesië koestert koloniale fietsen

Vooral KNIL-fietsen zijn populair

Indonesiërs zijn dol op de Nederlandse fietsen uit de koloniale tijd. Er is zo veel vraag dat er al vervalste Fongers-fietsen opduiken. 'De fietsen roepen gevoelens van nostalgie op.'

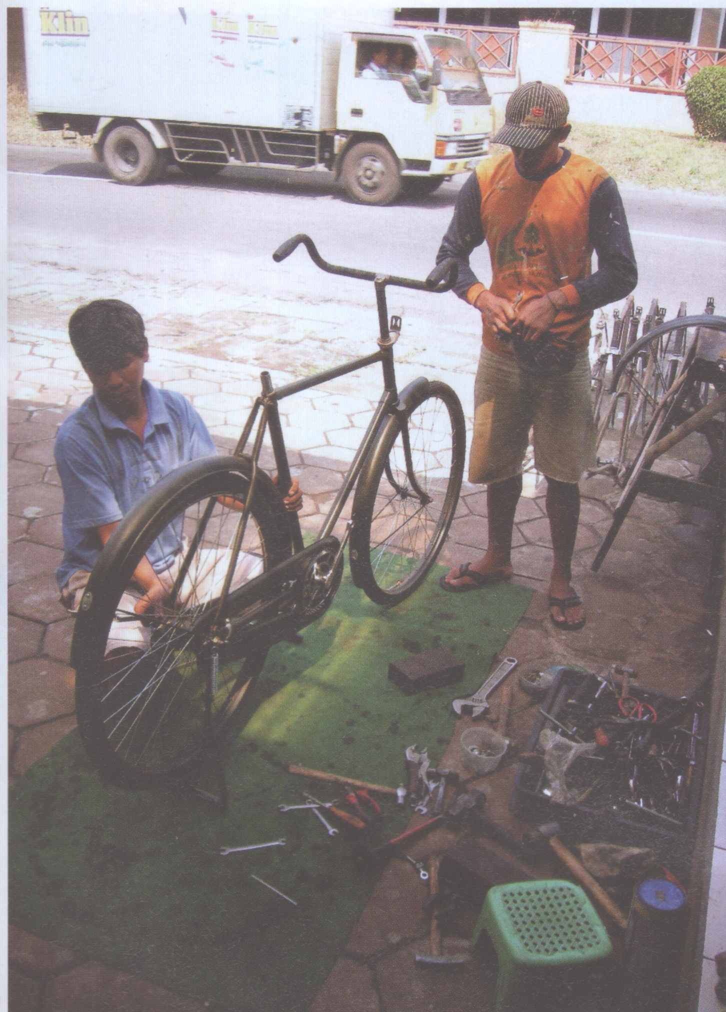
In Indonesië is er in ieder geval één koloniale erfenis die wordt gekoesterd: de Nederlandse fiets. 'Er rijden daar meer oude fietsen rond dan in Nederland', vertelt Otto Beaujon, voorzitter van de Historische Rijwielvereniging De Oude Fiets. Afgelopen zomer was hij met drie leden van de club op bezoek in Indonesië.
Ze waren uitgenodigd door de Indonesische tegenhanger van De Oude Fiets: de *kommunitas onthel sepeda tua indonesia* (KOSTI). 'Dat is een federatie waar 160 fietsclubs bij zijn aangesloten. De grootste club heeft 900 leden. Vaak zijn het jonge, enthousiaste jongens, milieurebellen. Er is een enorme verkeersdrukte en veel luchtvervuiling. Die jongens willen het graag anders en vinden dat de fiets de toekomst heeft. Zij koesteren die tachtig jaar oude fietsen.'
In Jakarta is een bijzonder actieve club die fietsen naar het werk propageert en de autoloze zondag – feitelijk alleen de ochtend – heeft weten 'los te peuteren'. Maar de liefde voor het Nederlandse rijwiel leeft in de hele archipel.

TROPENBEHANDELING

Beaujon heeft op Java met drie clubleden een toer gemaakt langs allerlei fiets-

'Een handvat werd in het Maleis een hansvat'

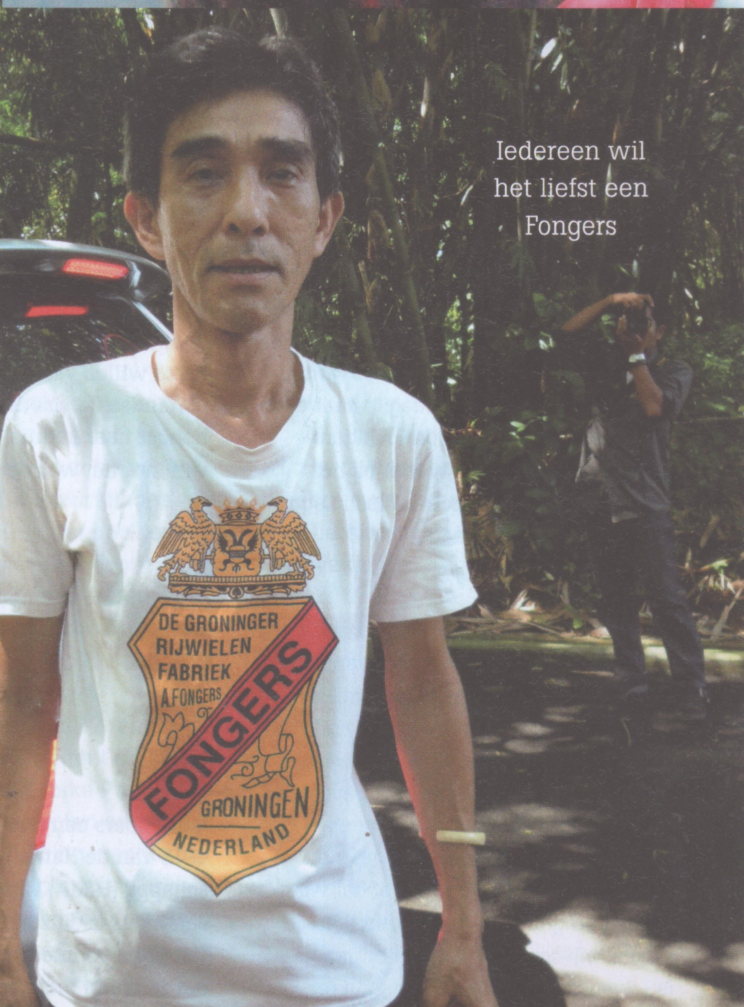
verenigingen. Tot hun grote verbazing zagen ze prachtige stokoude Nederlandse Fongers- en Gazelle-fietsen, die bij ons zeldzaam zijn geworden. 'In Nederland hebben wij in het verleden onze oude fietsen allemaal weggegooid. In Indonesië is men zuiniger op de fietsen geweest.' Wat ook scheelt is de speciale tropenbehandeling die de fietsen kregen voor ze naar Nederlands-Indië werden verscheept. 'De frames werden van binnen met was gespoeld.' Roest krijgt dan geen kans. Natuurlijk hebben de fietsen niet van pekel te lijden gehad.
Gefortuneerde verzamelaars zijn bereid stevige prijzen te betalen voor originele oude fietsen. Op Oost-Java zijn Fongers-fietsen zo gewild dat er al vervalsingen zijn opgedoken. Om aan de vraag te voldoen, worden oude Nederlandse fietsen het land in gesmokkeld. 'De Indonesische wetgeving verbiedt eigenlijk de import van tweedehands spullen', zegt Beaujon. 'Indonesië wil niet het afvoerputje van de wereld worden en opgescheept zitten met oude auto's en dergelijke. Maar ik hoorde dat via de diplomatieke post nog





Met kopieën gaat wel eens wat mis





Iedereen wil het liefst een Fongers





Otto Beaujon (links) op bezoek bij de politiecommissaris



Gepimpte oldtimer



wel eens oude fietsen het land in komen.' Simon van Erp uit Den Bosch, die in oude fietsen handelt, bevestigt dat er vanuit de voormalige kolonie vraag is naar oude Nederlandse fietsen. Vooral Fongers-fietsen, die in gebruik waren bij het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL), zijn veel gevraagd.

NOSTALGIE

Dat juist KNIL-fietsen populair zijn, is gezien het verleden wellicht opmerkelijk. Maar volgens Beaujon spelen anti-Nederlandse ressentimenten geen rol bij de Indonesiërs. 'De oude Nederlandse fiets is een amulet. De fietsen roepen gevoelens van nostalgie op. Voor jonge mensen zijn die politionele acties al lang geleden. Heel algemeen is er een besef dat wat Nederland gebracht heeft goed was. Ze vinden bijvoorbeeld dat wat er gebouwd is – wegen, spoorlijnen, bruggen en fabrieken – goed en degelijk is. De fiets is daar ook een onderdeel van.'

En ze willen van alles weten over Nederlandse fietsmerken. 'Er is een enorme honger naar kennis. Tot de opkomst van internet was de enige bron voor de liefhebbers een postordercatalogus uit 1915 van de Handel- en Industrie-Maatschappij (HIMA) van Maurits Adler. Die catalogus is duizendvoudig gekopieerd.' Het grote voordeel van de HIMA-gids is dat ze die in Indonesië kunnen lezen.

'De Nederlandse fiets is een amulet'

'Adler was een visionair man', zegt Beaujon. 'De teksten in de catalogus waren in het Nederlands, Engels en fonetisch Maleis. Een geheel Nederlandse vocabulaire is dankzij die catalogus overgenomen. Een handvat werd in het Maleis een *hansvat*, een kettingkast werd een *kettingkas* en een stuur een *setir*. En op Oost-Java is een fiets een *piets*.' Met de komst van internet en Google Translate opende zich voor de Indonesische fietsers een wereld aan informatie over rijwielen. En via internet zijn ook de contacten gelegd die hebben geleid tot het bezoek van afgelopen zomer.

MECENAS

De meeste clubs die Beaujon bezocht, steunen op de bijdragen van een geldschieter. 'Er zijn in Indonesië veel mensen met veel geld. Ze vertimmeren dat aan luxe overbodigheden zoals een

zwembad of een fietsclub. De man van de Fongers-club doet in bevroren garnalen en hij ondersteunt de club met geld. Een voorzitter van een andere club is hoofd Onderhoud wegen en gaat er prat op dat hij van aannemers geld toegestoken krijgt. Een deel daarvan gebruikt hij voor de club. Eigenlijk heeft iedere club zo'n mecenas.'
De leden van de fietsclubs willen de fiets zo goed mogelijk voor de dag laten komen. Dat betekent dat een fiets wordt opgepoetst en ook opgesierd met toeters, tassen en andere accessoires. Nederlandse liefhebbers zijn niet zo dol op die fantasierijke versieringen. Die hebben een fiets het liefst zo origineel mogelijk. 'Die aankleding vinden wij wat overdreven. Aan de andere kant heb je er ook in Nederland die op een fiets uit 1950 een carbidlamp zetten.'

OV-FIETS

Beaujon is nu druk bezig om een tegenbezoek te organiseren. Natuurlijk willen de leden van KOSTI van alles weten over oude fietsen. Maar ze komen ook onze vrijliggende fietspaden bekijken en ze willen weten wat wij aan verkeersveiligheid doen. 'Onze vakopleidingen zijn ook een onderdeel van het programma, want het vakmanschap laat in Indonesië veel te wensen over', zegt Beaujon. 'De oude fietsen worden wel gepimpt, maar niet goed onderhouden. Ze hebben vaak geen remmen of verlichting. Wij kunnen vanuit Nederland zeker helpen met het opzetten van een vakopleiding.'
De topman van de Indonesische spoorwegen wil ook graag naar Nederland. 'Hij wil met eigen ogen de OV-fiets, de stallingen en het meenemen van de fiets in de trein bekijken. Het probleem is geld te vinden voor zo'n reis. We hebben inmiddels een toezegging van een grote onderdelenfabrikant, en van de NS die voor treinkaartjes en OV-fietsen zorgt.'
Beaujon hoopt dat meer bedrijven of de overheid geld willen geven om de Indonesische fietsliefhebbers te helpen met vakopleidingen en het verbeteren van de verkeersveiligheid. 'Het zou leuk en nuttig zijn als Nederland op zo'n simpele manier iets voor Indonesië kan betekenen.' ←



column Kees Volkers

Groeten uit Putte

Werkzaamheden voor een wandelgids brachten mij dit najaar in de Zuidwesthoek, de streek onder Bergen op Zoom. Nu verken ik een wandelroute meestal per fiets. Dat gaat in het algemeen prima, zolang je geen argeloze wandelaars van de sokken rijdt en je bereid bent om af en toe van de fiets te stappen. Maar het tracé door de Steertse en Kriekelareduinen had ik toch stevig onderschat. Modderkuilen, boomstronken en zwieptakken vergden het uiterste van mijn huurrijwiel én mijn doorzettingsvermogen; tot overmaat van ramp verdwaalde ik in een zandverstuiving waar fietsen totaal onmogelijk was geworden. Ik had het dan ook helemaal gehad, toen ik met een droge strot en een rauwe reet de Grensstraat van Putte binnenfietste.

Die Grensstraat heeft twee zijden: aan de ene kant staan de huizen in Nederland en aan de andere kant in België. Tot mijn grote vreugde zag ik aan Belgische zijde een mooi, beetje aftands café liggen met een uitnodigend terras: Het Witte Paard. Het bleek een echt Vlaams fietscafé te zijn, waar je de uitslagen van wielerkoersen kunt voorspellen, maar dat ook het thuishonk is van de lokale duivenmelkers en de biljartclub (libre en driebanden, geen gaten). Voor het terras stonden racefietsen geparkeerd en een pintje kostte er één-euro-dertig.
Ik bestelde een Corsendonk Pater en moest aan Addie Engels denken.

Dat komt, in Putte-Kapellen – zo heet de Belgische kant van het dorp – wordt ieder jaar de Nationale Sluitingsprijs verreden, de laatste profkoers van het seizoen. En ik had net gelezen dat Addie Engels in deze koers afscheid zou nemen van zijn loopbaan als profwielrenner. Een ontroerend moment, want Addie Engels was dertien jaar prof geweest zonder ooit één zege te hebben geboekt!
Hij was daarmee toch een beetje een held geworden. Als je zo lang profwielrenner kunt zijn, zonder ook maar één overwinning – dan moet je wel heel bijzondere kwaliteiten hebben.

Dertien jaar wielerprof zonder ooit één zege

De Sluitingsprijs is een echte kermiskoers. Op die dag schijnt Het Witte Paard er honderd biervaten doorheen te draaien. Naar verluidt weet na afloop de helft van de bezoekers de naam van de winnaar niet te noemen, en de andere helft ook zijn eigen naam niet meer. Ik wil het graag geloven. De lichtgewicht racefietsjes voor het terras bleken stuk voor stuk toe te behoren aan wat oudere mannen met glimmende bierbuiken, bollend in nauwsluitende wielertricots. Opvallend vrolijk kwamen ze op hun wielerschoentjes het café uitklepperen, om zich enigszins wankelend op de smalle zadeltjes te hijsen. 'Een stukkie fietsen' heeft in Vlaanderen zo zijn eigen betekenis.

Ik bestelde nog een Pater en voelde mij helemaal in het buitenland. ←

Noot: Addie Engels zou ook zijn laatste koers niet winnen; hij stapte voortijdig af

TEKST: MICHIEL SLÜTTER FOTO'S: PETER ARNO BROER EN SIMON VAN ERP

Retro racer

Alleen met stokoude onderdelen

Verzamelaars weten het zeker: vroeger waren de fietsen beter. Wie dat wil testen, kan in Den Bosch een fiets kopen die is opgebouwd met gloednieuwe oude onderdelen. 'Het heeft te maken met liefde.'

Bijna alle merken hebben wel een fiets met retro-elementen. Het Britse merk Pashely heeft zelfs een fiets uit de jaren dertig – de Guv'nor – opnieuw in productie genomen. Maar de echte fijnproevers nemen met nieuwe retromodellen geen genoegen. 'De Guv'nor is een mooie retro semiracer. Maar als je goed naar de Guv'nor kijkt, zie je allemaal moderne onderdelen. Maar ik wil juist zoveel mogelijk oude onderdelen; die hebben een goede kwaliteit', zegt Simon van Erp van Bikes to Remember uit Den Bosch. Hij heeft een eigen stadsracer ontworpen, waar je in een handomdraai een fixie (een doortrapper) van maakt.

NEW OLD STOCK

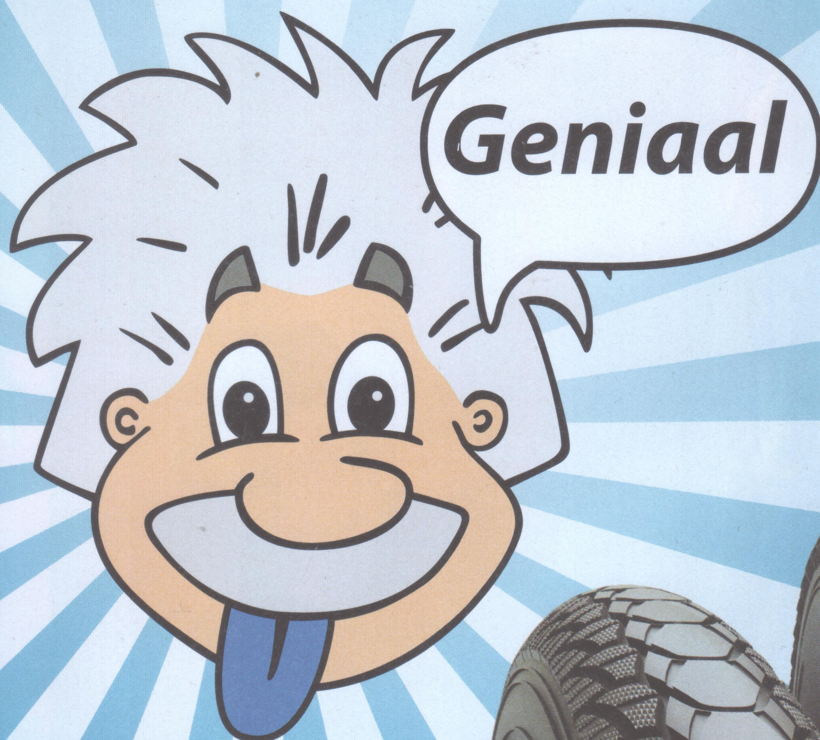
Van Erp zweert bij oude onderdelen. Hij speurt onophoudelijk naar 'NOS-onderdelen'. Die afkorting staat voor *New Old Stock*: gloednieuwe oude onderdelen. In een vitrinekastje liggen Duitse achternaven uit 1900 van Fichtel & Sachs. Er is nog geen meter mee gefietst. 'Deze naven lagen eerst bij de importeur van Fichtel & Sachs. Die hield ermee op en toen kwam de voorraad via een veiling bij een groothandel terecht.' En uiteindelijk kon Van Erp de hand leggen op de naven. 'Ik laat bij een fietsenmaker mijn wielen spaken. En die vertelt me altijd dat die oude naven zo soepel lopen. Ze zijn ook echt degelijk en gaan tientallen jaren mee. Vroeger besteedde men meer aandacht aan de onderdelen. De productie was veel kleinschaliger en de fabrikanten waren echte techneuten die zo goed mogelijk werk wilden leveren. Nu heeft een directeur geen enkele binding meer met het product.'

'Het heeft te maken met liefde voor het product', vult Marko Kallergies aan. 'Je hebt mensen die wel vakbekwaam zijn, maar niet geïnteresseerd in hun werk. Dan krijg je slechte producten.' Kallergies is een vriend van Van Erp die al even gepassioneerd is over oude fietsen. Hij legt de laatste hand aan een nieuwe oude fiets die Bikes to Remember op de markt gaat brengen.

Volgens Van Erp en Kallergies waren de producten vroeger gewoon beter. Om dat nog eens te onderstrepen pakt Van Erp een ongebruikt leren Hulshof-zadel uit 1930 van de plank. 'Onder



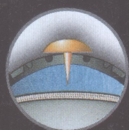
Simon van Erp:
'Geen twee fietsen zijn gelijk. Het hangt van de onderdelen af.'





Onplatbaar®

Alleen de banden uit de MARATHON PLUS serie hebben de originele onplatbaar® lekbescherming: iedere MARATHON PLUS rolt excellent, net zo goed als een band zonder anti-leklaag.



Tegen de gepatenteerde blauwe beschermlaag hebben zelfs punaises geen kans!



Volledig uitsluiten kan men een lekke band nooit. Maar tegen de typische veroorzakers van een lekke band, zoals glasscherven of scherpe steentjes bent u in ieder geval met de fietsbanden uit de Marathon Plus serie het best beschermd.

schwalbe.com

'Mannen hebben de neiging van alles te bewaren'







het leer zit een laagje paardenhaar. Dat laagje zorgt ervoor dat de veren niet rechtstreeks tegen het leren dek aan zitten. Dat zie je tegenwoordig niet meer.' Maar het absolute pronkstuk uit zijn New Old Stock is een Franse derailleur uit de jaren dertig die nog in het originele kartonnen doosje zit.

SLODDERVOSSEN

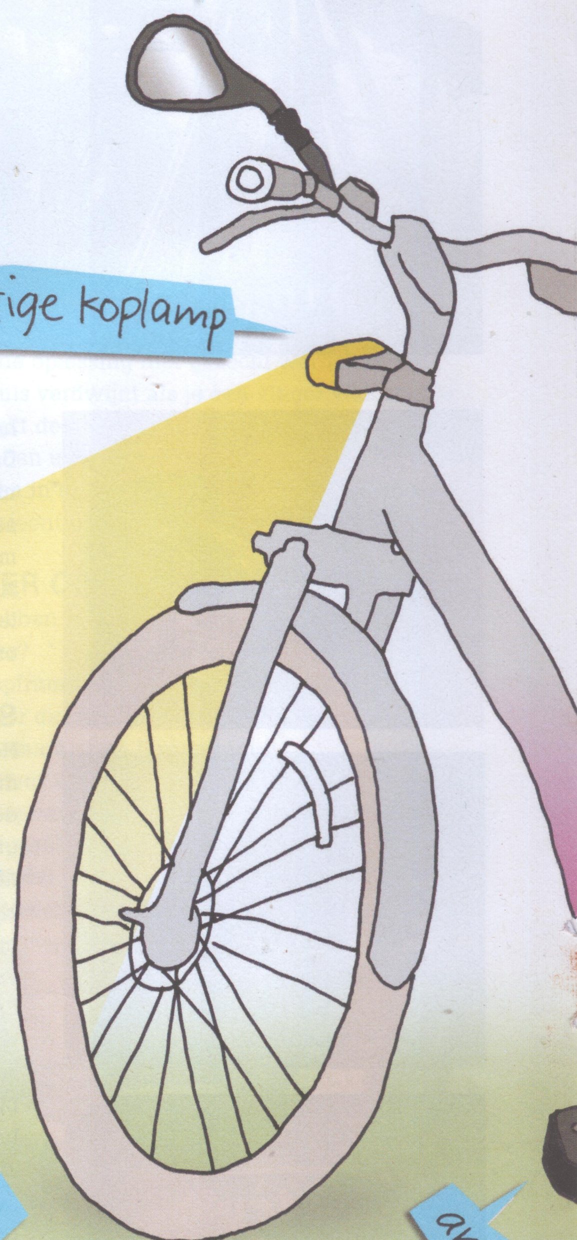
Het zijn vaak de notoire sloddervossen die fietsonderdelen ongeschonden door de tijd weten te loodsen. Er zijn twee grote bedreigingen voor New Old Stock: de vrouw en de computer. 'Vrouwen zijn wat meer gestructureerd en ruimen meer op. Mannen hebben de neiging van alles te bewaren', aldus Van Erp. En wat is het gevaar van de computer? 'Vroeger hadden bedrijven geen computer voor het voorraadbeheer. Dan bleven nog wel eens wat dozen in een hoekje staan zonder dat het iemand stoorde. Nu wordt alles in de computer ingevoerd, waardoor je de voorraad beter bij kunt houden.'
Het zijn niet meer alleen de oude verzamelaars die zich bij Van Erp melden. 'Er komen wel eens van die fixiejongens binnen die op zoek zijn naar een *swop*-as. Dat is een as waarbij aan beide kanten van het wiel een tandwiel zit. De ene kant is een doortrapper en de andere kant werkt als *freewheel*. Die werden vroeger gebruikt voor racen in de bergen. Op de top draaide je het wiel om met de *freewheel*-kant veilig te kunnen afdalen. Bergaf rijden met een doortrapper is natuurlijk levensgevaarlijk.'

OLDTIMER HUURFIETSEN

Aan het eind van het interview is de eerste New Old Stock-fiets klaar: *The Jheronimus Truss Swop*. Prijs: 900 euro. De basis is een oud frame waar hij een extra gebogen buis aan heeft toegevoegd. Voor de liefhebber: Van Erp gebruikte velgremmen van Altenbürger, een Hulshof-zadel uit de jaren dertig met paardenhaar, trappers uit de jaren vijftig en een oude Franse spaakbel. Er liggen nog meer frames te wachten. 'Maar geen twee fietsen zullen gelijk zijn. Het ligt eraan welke onderdelen ik tot mijn beschikking heb.' En in het voorjaar wil Van Erp een kleine vloot oldtimerhuurfietsen klaar hebben. Dan kun je in stijl door de Bossche binnenstad cruisen. ←

TestKees

De ideale senioren fiets



Ouderen zijn een kwetsbare groep in het verkeer. TestKees onderzocht met een seniorentestpanel hoe je gewone fietsen veiliger en comfortabeler kunt maken.

TEST KEES

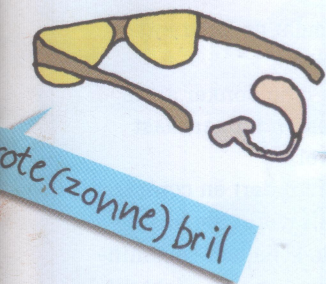
Senioren hebben een drie keer hoger risico op een ongeluk als gemiddelde fietsers. Ook hebben ze een drie keer grotere kans op een eenzijdig ongeval (een ongeluk zonder dat daar andere weggebruikers bij zijn betrokken). Wat gaat er zoal mis? Ze vallen bij het opstappen, kunnen een obstakel in het donker niet zien, schrikken van achteropkomende scooters, glijden weg in de bocht, kunnen in de berm belanden en dan vallen. Of ze zien niks in een donker tunneltje. TestKees onderzocht samen met senioren welke mogelijkheden er zijn om het rijden op een gewone fiets veiliger en gemakkelijker te maken.

TEKST: KEES BAKKER ILLUSTRATIE: JUDY BALLAST



BLIJF VEILIG MOBIEL

Het testen van producten voor oudere fietsers is een onderdeel van Blijf Veilig Mobiel. In dit project werkt de Fietsersbond samen met ouderen- en verkeersveiligheidsorganisaties. Het doel is om met gerichte informatie, producttesten en cursussen 60-plussers te stimuleren veilig en gezond mobiel te blijven. Minister Schultz van Infrastructuur en Milieu vindt het een belangrijk project en heeft voor de komende twee jaar subsidie toegezegd. Kijk op: www.blijfveiligmobiel.nl

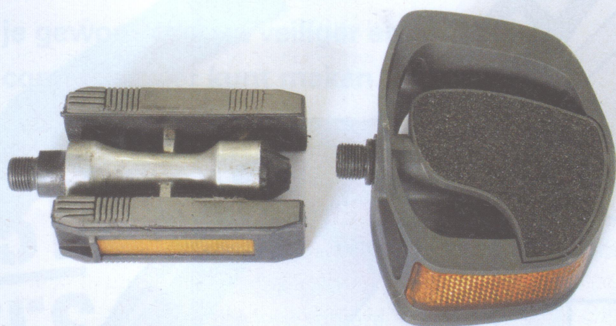






KOPLAMPEN

Naarmate je ouder wordt, ga je slechter zien in het donker. Helaas worden op nieuwe fietsen in Nederland vooral slechte koplampen gemonteerd. Vormgeving is doorgaans belangrijker dan de kwaliteit van de lichtbundel, terwijl senioren echt een krachtige koplamp nodig hebben voor onverlichte wegen. Gelukkig zijn ze los te koop, met als de beste de Philips SafeRide voor de dynamo en de Philips SafeRide voor batterijen.



PEDALEN

Opvallend veel ongelukken gebeuren doordat fietsers van hun pedaal afglijden. Een gewoon antislippedaal met rubber geeft maar matige grip bij regen. Veel beter is het nieuwe PC2-pedaal van Ergon (59,95 euro). Het geheim is 3M Safety-Walk, een antislipmateriaal dat bij regen meer grip geeft dan rubber. Daarnaast heeft het pedaal een groter oppervlak, is het een klein beetje hol en heeft het aan de binnenkant een handig opstaand randje om je voet goed te kunnen neerzetten.

BRILLEN

Oude ogen hebben het zwaar op de fiets. Met twintig kilometer per uur heb je continu windkracht 4 in je ogen. Een (zonne)bril beschermt tegen kou, vuil, uv-licht en wind.
Bij de keuze van een (zonne)bril zijn er een paar zaken waar je op kunt letten:

- Hoe groter het montuur, hoe beter de ogen worden afgesloten voor rijwind.
- Variofocus werkt slecht op de fiets, omdat de slijprand hinderlijk is als je vlak voor je wilt kijken.
- Meekleurende zonnebrillen blijven te lang donker als je een tunnel in fietst of een donkere bosrand. Daarnaast kleuren ze ook donker bij mist en nevel.
- Kies een zonnebril die schittering vermindert en contrast verhoogt. Een lichte, gele of oranje bril werkt het beste. Met een donkere zonnebril zie je in de schaduw veel minder. Een petje of zonneklep is beter om direct zonlicht uit de ogen te houden dan een donkere zonnebril.
- De bril moet blijven zitten als je schudt met je hoofd.

HOORTOESTELLEN

Over hoortoestellen op de fiets hebben we veel klachten gekregen. De ruis door rijwind blijkt namelijk snel oorverdovend. Veel gebruikers zetten daarom het toestel op de fiets uit. Aanvankelijk was ik van plan om met fietsers te testen welke toestellen windruis goed onderdrukken, maar de fabrikanten werkten niet mee. Het advies van de Nederlandse Vereniging voor Slechthorenden is bij aanschaf goed te testen.
Misschien moet de oplossing niet gezocht worden in het toestel zelf. De ruis verdwijnt als je een vinger vlak voor je oor houdt. Dus lijkt de oplossing simpel: een elegante spoiler vlak voor je oor. Een uitdagende taak voor designers om die mooi te integreren in sportbril, bandje van de helm, hoortoestel of koptelefoontje van de iPod.

MAKKELIJKER OPSTAPPEN

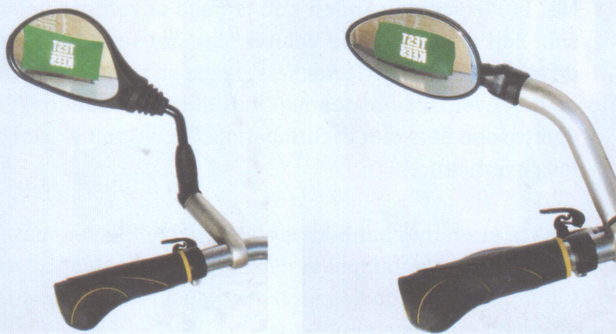
Veel senioren hebben moeite met op- en afstappen. Hoe kan dat gemakkelijker?

- Een laag instapframe (damesframe) is voor stramme heren veel makkelijker dan met de beenzwaai op een fiets met zogenaamd diamantframe (herenframe).
- Lage instapframes verschillen behoorlijk in hoogte. Een goed laag instapframe is niet hoger dan de kettingkast.
- Een kort zadel maakt het op- en afstappen makkelijker dan een lang zadel.
- De trapas is op veel fietsen tegenwoordig geplaatst op 30



centimeter van de grond. Nergens voor nodig. Vroeger was 27 à 28 centimeter gebruikelijk. Dat scheelt 2 à 3 centimeter in de hoogte van het zadel.

- Een verende zadelpen veert zo'n 3 centimeter in als je er op gaat zitten. Een gewone zadelpen heeft als voordeel dat het 3 centimeter lager staat.
- Een paardenmiddel is het zadel lager zetten. Dan kun je makkelijk met je voeten bij de grond. Maar fietsen wordt onprettiger.



SPIEGELS

Op scooters en scootmobielen is een spiegel heel gewoon. Op fietsen zie je ze nauwelijks. Vreemd, want een goede spiegel is ook handig voor fietsers. Ik heb gezocht naar spiegels die goed werken op de fiets. Het seniorentestpanel is met de spiegels op pad gegaan. Ik ben tot drie goede oplossingen gekomen:

- Een gewone grote scooterspiegel maar dan een met een dikke stang en robuuste bevestiging aan het stuur.
- Busch + Müller verkoopt een spiegel voor elektrische fietsen; de E-bike Rückspiegel (19,90 euro). Die geeft een groot, overzichtelijk beeld. Helaas heeft de spiegel alleen een bevestigingsklem voor in het uiteinde van het stuur. Ik heb hem op een gewoon stuur bevestigd door een afgezaagde *bar end* te plaatsen voor het handvat en daar de spiegel in vast te klemmen. De spiegel zit dan trillingvrij vast, geeft perfect zicht en is ook nog primitief in te klappen door de spiegel een kwart slag los te draaien.
- De Zefal Cyclops (9,95 euro) is een elegant spiegeltje. Verkleint het beeld iets meer dan de *Rückspiegel*, maar geeft ook een goed overzicht van de weg achter je en is makkelijk inklapbaar. Helaas wordt ook deze spiegel alleen geleverd met een bevestiging voor in het uiteinde van het stuur. Montage vóór het handvat vind ik beter (zie foto). De spiegel geeft dan een zeer goed beeld van het verkeer achter je, zit trillingvrij vast en steekt nauwelijks uit.





'Ik kan niet even over mijn schouder kijken'

BEATRICE BEURS UIT UTRECHT TESTTE LAMPEN EN SPIEGELS.

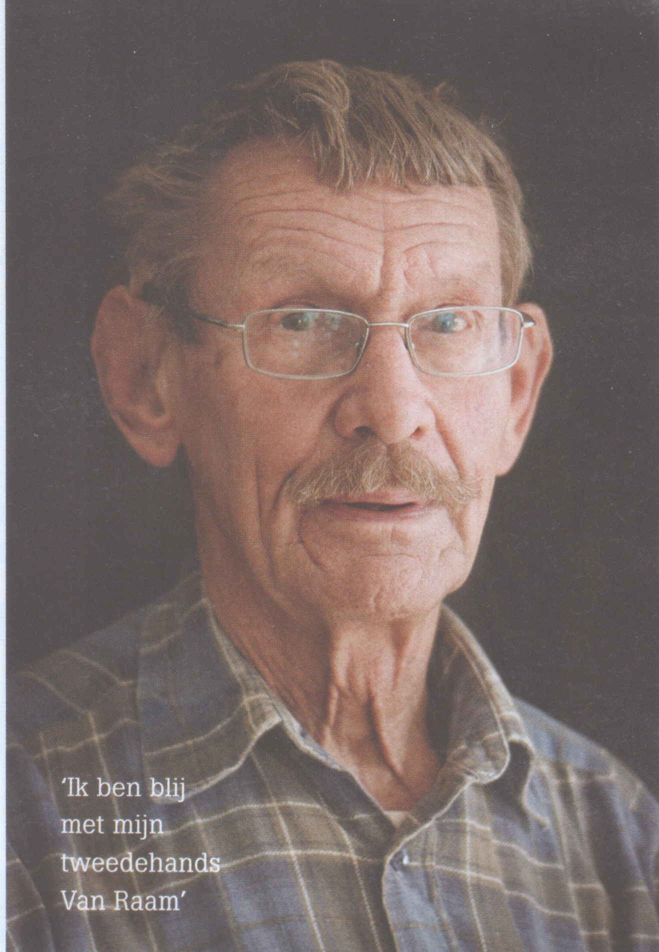
'Ik ben aan mijn linkeroog blind. Ik kan niet even over mijn schouder kijken als ik linksaf wil slaan. Zonder spiegel moet ik echt afstappen. Ik heb voor TestKees spiegels getest. De meeste zijn te klein. Die zijn leuk als de zon schijnt en je over een glad geasfalteerde weg rijdt, maar als het motregent en de weg is hobbelig zie je niks. De ideale spiegel blijkt een brommerspiegel die door TestKees is aangepast zodat hij stevig op je stuur past. Ik heb ook lampen getest. Geweldig dat je met zo'n moderne ledlamp zo'n enorme lichtbundel krijgt, alsof je automobilist bent. Normaal gesproken is het in de stad licht genoeg. Maar zo'n lamp is wel handig als de gemeente weer eens onverwachts donkergrijze paaltjes plaatst. Daar ben ik al drie keer tegenaan gereden.'

RICHTINGAANWIJZERS

Richtingaanwijzers voor fietsen zijn al sinds 2010 wettelijk toegestaan, maar je ziet ze nooit. Geen wonder, want er zijn geen goede modellen. Ik heb er twee getest. Een model van gadgethouse.nl (59,95 euro) dat wel goed zichtbaar is, maar erg kwetsbaar. En een model van Travel& Co uit de ANWB-winkel (34,95 euro) dat wel goed gemaakt is, maar weinig licht geeft.

Het is jammer dat er nog geen goede te koop zijn. Hand uitsteken, op het verkeer letten, over je schouder kijken en dan ook nog netjes een tijd met één hand blijven sturen is voor veel senioren lastig. Een goede richtingaanwijzer maakt dat een stuk simpeler. En is veel beter zichtbaar in het donker dan een donkere uitgestoken handschoen.

Ontwerpers uit de fietsbranche zien niks in richtingaanwijzers. 'Nooit over nagedacht, daar is geen markt voor, te duur en automobilisten reageren daar niet op', kreeg ik als reactie. Een gemiste kans. Automobilisten reageren ook op knipperlichten van snorfietsen, dus waarom niet op fietsen.



'Ik ben blij met mijn tweedehands Van Raam'

HANS WOUTERSE UIT HELMOND TESTTE ZEVEN VERSCHILLENDE AANGEPASTE FIETSEN.

'Ik ben aan één kant doof en heb last van reuma. Door die reuma schiet het soms in mijn heup. Dat komt altijd onverwacht, maar ik heb er voornamelijk met lopen last van. Ik kan vijf kilometer lopen, maar wel vijftig kilometer fietsen. Ik had eerst een damesfiets omdat het me niet altijd lukt om mijn been over de stang heen te slaan en dat zorgt voor rare taferelen. Twee weken geleden heb ik een tweedehands Tavara van Van Raam op de kop getikt. Daar ben ik heel blij mee. Hij heeft een brommerzadel met een leuninkje. Door je met je kont tegen de leuning af te zetten, kun je ook kracht zetten. Op elektrische fietsen heb ik het niet zo. Die oude mannen gebruiken ze alleen maar om jonge meiden in te kunnen halen. Waarom zou je heel ver moeten fietsen als je oud bent? Maar je moet natuurlijk wel een brug op kunnen fietsen. Derailleurs zijn dan uit den boze. Dan zit je maar te melken tot je de juiste stand te pakken hebt. Gelukkig houden de meeste aangepaste fietsen daar rekening mee. Even schakelen naar de laagste versnelling en dan kom je er wel.'

BREDE BANDEN

Bredere banden zijn veiliger en comfortabeler voor senioren. Gewone fietsbanden zijn 37 millimeter breed en moeten opgepompt worden tot 4 bar. Brede ballonbanden zoals de Big Apple-banden van Schwalbe (minimaal 50 mm breed) hoeven maar een bandenspanning van 2 bar te hebben. Met deze bandenspanning rollen ze nog vrij licht en hebben ze vier grote voordelen ten opzichte van hard opgepompte smalle banden:

- Ballonbanden hebben meer grip door het grotere contactvlak met de weg. Het komt ruwweg op het volgende neer: hoe lager de bandenspanning, hoe meer grip.
- Ballonbanden bieden meer comfort door de betere demping met de lage bandenspanning.
- Ballonbanden vangen de balansverstoring beter op als je in de berm rijdt of op ander oneffen terrein.
- Met brede zachte banden kun je goed onverhard fietsen. Zelf woon ik op de Veluwe, een fietsparadijs voor de senior met elektrische fiets. Ik zie ze altijd ploeteren op de onverharde paden met hun te smalle banden. Een elektrische fiets met zachte ballonbanden rolt er moeiteloos overheen.



Helaas is er weinig aanbod van elektrische fietsen met brede banden. Vervangen van smalle banden door brede banden op bestaande fietsen is lastig omdat de ruimte bij spatborden en frame beperkt is.

ELEKTRISCHE ONDERSTEUNING

Veel ongevallen gebeuren bij het wegrijden. De kans daarop is kleiner als de elektrische ondersteuning rustig start als je begint te trappen. En ook weer stopt als je de pedalen stil houdt. Bij de fietsen van Sparta, Batavus en Koga met de iontechnologie werkt dit prima. De elektrische fiets van Giant daarentegen sprint meteen weg als je een beetje druk op de pedalen geeft. Bij fietsen met alleen een bewegingssensor duurt het een paar omwentelingen voordat de ondersteuning start. Dat maakt wegrijden ook lastiger. Iets om op te letten als je een elektrische fiets koopt. ←



BAGAGE MEENEMEN

Een paar jaar geleden heeft de AH samen met Gazelle een proef gedaan met de Ishop. Een boodschappenbuggy die je achter de fiets koppelt. De proef was een groot succes, maar de Ishop van Gazelle is helaas nog niet te koop. De Burley Travoy (255 euro) wel. Een goed werkende buggy die je moeiteloos achter de fiets koppelt en zowel beladen als onbeladen prima rolt. Voor de wat zwakkere fietser ideaal voor de boodschappen.

Aangepaste fietsen

Als een gewone fiets te moeilijk wordt, hoef je niet thuis te blijven. Je kunt nog op pad met aangepaste tweewielers en driewielers. TestKees onderzocht samen met de TU Delft 23 modellen. Uitgebreide resultaten staan op fietsersbond.nl/testkees.



Gazelle Balance Innergy

COMFORTFIETSEN

Met het zadel op de goede hoogte kun je op een gewone fiets met je tenen bij de grond. Lager zitten trapt niet prettig. Maar als de lenigheid afneemt, is het wel veiliger om lager te zitten. De comfortfiets lost dit dilemma op.
Op deze fiets is de trapas ongeveer 10 tot 20 centimeter naar voren geplaatst. Daardoor kan het zadel iets lager, zodat je met de voeten goed bij de grond kunt. En de afstand tussen het zadel en de trapas blijft groot genoeg om lekker te fietsen. Deze oplossing werkt goed. Het beste is zelf uit te proberen of de trapas genoeg naar voren is geplaatst. Let ook goed op of je het stuur zo kunt stellen dat je rechtop kunt zitten, want alleen in deze houding kun je prettig fietsen met een naar voren geplaatste trapas. Een probleem bij alle comfortfietsen is dat het zadel geen steun in de rug geeft. Omdat je een beetje naar voren duwt, is dat wel gewenst.
Met het seniorentestpanel heb ik zes verschillende comfortfietsen getest. De Van Raam Balance (1235 euro) beviel ons goed. Hij rijdt prettig, je zit er goed op en de trapas is lekker ver naar voren geplaatst.
Nieuw op de markt is de Gazelle Balance Innergy (2199 euro). De fiets is alleen met elektrische ondersteuning te koop. De trapas is net iets minder ver geplaatst dan bij de Van Raam Balance. De fiets rijdt uitstekend en heeft een mooie afwerking.
Zeer fraai, comfortabel en nauwelijks van een gewone fiets te onderscheiden is de Electra Royal 8i (899 euro). De trapas is echter maar 10 centimeter naar voren geplaatst en het is de vraag of dat genoeg is.
Gazelle en Giant hebben een paar jaar zitfietsen op de markt gebracht waarbij de trapas nog iets meer naar voren is geplaatst en het zadel is vervangen door een echt stoeltje met rugsteun. Over deze fietsen horen we veel positieve verhalen. Helaas worden ze nieuw niet meer geleverd. Maar tweedehands zijn de Gazelle Easy Glider en Giant Revive nog volop te koop.

DRIEWIELERS MET TWEE WIELEN ACHTER

De meest gebruikte driewieler heeft twee wielen achter. Dat fietst op zich prima en zo'n driewieler is voldoende stabiel om veilig door de bochten te gaan. Maar zo'n driewieler heeft één groot nadeel. Het bovenlichaam schudt veel meer dan op een tweewieler. Als je op een hobbelige weg rijdt, zit je constant scheef. En in een bocht word je naar buiten geduwd. Als je met één van de wielen door een kuil rijdt, word je ook in dwarsrichting heen en weer geschud.
De meeste mensen kunnen prima fietsen op een driewieler. Wel moet je echt opnieuw leren fietsen en afleren om het stuur te gebruiken voor de balans. Afstappen als je bijna stilstaat hoeft ook niet meer.



Huka County

De stabiliteit van een driewieler is een groot voordeel bij optrekken, remmen en lage snelheid. Dan kun je rustig om je heen kijken, terwijl je met een tweewieler dan aandacht nodig hebt voor het balanceren.
Deze driewielers zijn wel een stuk langzamer door het hogere gewicht en de inefficiënte aandrijving. Het breedste model was 76 centimeter. En daarmee zouden alle fietsen altijd op het fietspad moeten kunnen en door een schuurdeur. We hebben zes modellen getest. Een duidelijke winnaar was er niet. De meest opvallende is de Huka County met een

klassieke, omafietsachtige vormgeving, veel bagageruimte en een zeer prettige zit. Maar de fiets is ook zwaar en je komt snel met de voeten tegen de versnellingsnaaf aan.

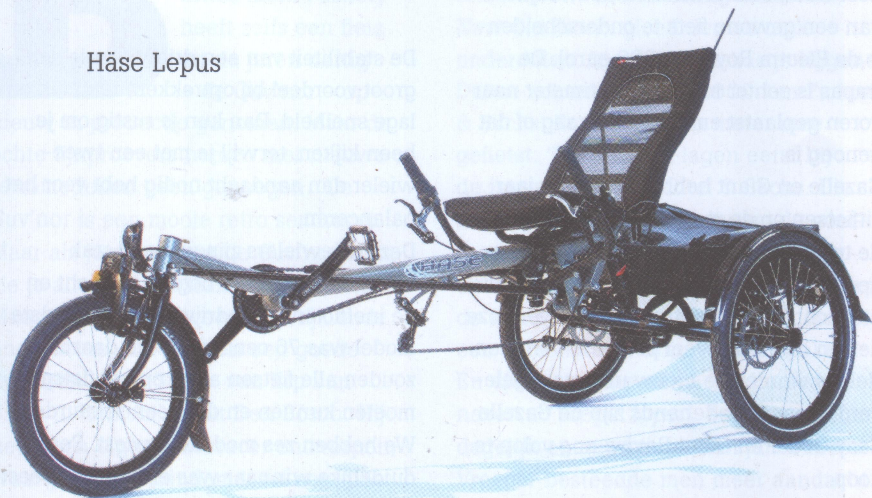

Huka Trike

DRIEWIELERS MET TWEE WIELEN VÓÓR

We hebben ook twee fietsen met twee wielen vóór getest. Wat direct opvalt is dat ze veel minder stabiel zijn. Een bocht een beetje scherp nemen en een voorwiel komt al los. Ze zijn wel lichter en de aandrijving met naafversnelling is efficiënter. En als je fietst zie je de twee wielen. Dat is dan ook precies de reden dat ze verkocht worden. Sommige mensen kunnen niet wennen aan twee wielen achter, maar wel aan twee wielen vóór. De Huka Trike is duidelijk beter dan de Van Raam Viktoria. De fiets is iets stabieler, stuurt beter, remt beter en is 3 kilo lichter.

ZITDRIEWIELERS

Er zijn ook zitfietsen met drie wielen. Het zitje ondersteunt het bovenlichaam en dat maakt deze driewieler veel comfortabeler dan de 'rechtopdriewieler'. Ook bij stilstand is het zitten erg prettig. Daarnaast zijn ze stabieler in de bocht door het lagere zwaartepunt, sneller door de lagere luchtweerstand en hebben ze een sportievere uitstraling.
Op een lig- en zitfiets moet je de benen omhoog houden. Dat is zonder extra steun vermoeiend. De meeste ligfietsers gebruiken daarom klikpedalen. Alternatief is een pedaal met hielsteun.
We hebben vijf zitfietsen getest. Drie daarvan bevielen uitstekend. De Van Raam Easy Rider 2 (2665 euro) heeft een prettige zithouding en prima bovenstuur. We hebben hem getest met elektrische ondersteuning; een uitstekend alternatief voor een scootmobiel. De Häse Lepus Comfort (3334 euro) heeft een uitstekend zitje, is snel, licht, heeft extra comfort door de achtervering, stuurt licht en direct, is zeer stabiel, is opvouwbaar voor vervoer in de auto, heeft veel bagageruimte en heeft een fraaie afwerking. Echt een genot om op te fietsen en een prachtig alternatief voor een tweewieler. Nadeel is de open ketting en hij is met zijn 86 centimeter aan de brede kant. De Häse Kettwiesel (2620 euro) is de snellere, goedkopere en lichtere variant van de Lepus. Maar kan niet vouwen, heeft geen achtervering en de trappers zitten iets hoger.


Häse Lepus

OMBOUWSETS

In plaats van een complete nieuwe driewieler kopen, kun je ook de bestaande fiets ombouwen tot driewieler. Er zijn twee systemen op de markt die mij alle twee goed bevielen en veel goedkoper zijn dan een compleet nieuwe driewieler. De Opus 3 van Altena Bikes maakt van elke fiets een echte driewieler. Het achterwiel wordt uit het frame gehaald en vervangen door de Opus 3 met zijwielen. Vervolgens worden een andere ketting en nieuwe versnellings- en remkabels op de fiets geplaatst. De totale set met nieuwe remmen, derailleur en versnellingen kost inclusief ombouwen bij de fabrikant 925 euro. De fiets reed het lichtste van alle driewielers waarop je rechtop zit. Dat komt vooral door de efficiënte derailleuraandrijving, het comfort van de grote wielen en het lage gewicht. Met 21,6 kilo is de omgebouwde fiets maar een paar kilo zwaarder dan de oorspronkelijke tweewieler. De Opus 3 kan ook met naafversnelling geleverd worden.
Een andere optie is zijwieltjes van Eerder Metaal. De grote zijwielen worden op maat aan de fiets vastgemaakt. Door dit maatwerk weet je zeker dat de wielen robuust vastzitten en dat alle wielen op vlakke ondergrond contact maken met de grond. Fietsen gaat net zo goed als op een gewone driewieler. Grote voordeel is dat elektrische fietsen met achterwielaandrijving omgebouwd kunnen worden tot driewieler. Bij oneffenheden kan het voorkomen dat het middelste wiel loskomt en je dus dan geen aandrijving meer hebt. Bij mij leverde de paar keer dat dit voorkwam nooit problemen op, omdat de tijd dat het wiel loskwam maar heel kort was. De zijwielen zijn bedoeld om de fiets permanent om te bouwen tot driewieler en niet om bijvoorbeeld te leren fietsen en dan (weer) over te stappen op een tweewieler. De wielen zijn makkelijk te demonteren, zodat de fiets wel op een autodrager meekan.
De fiets laten ombouwen kost, inclusief 45 minuten fietsles op een driewieler, 689 euro.

VIERWIELER

Een vreemde eend is de Supportfiets (2588 euro). De fiets is door de vier wielen stabieler dan een driewieler en is maar 68 centimeter breed. Ook bij oneffenheden voelt de fiets stabieler dan een gewone driewieler. Aardige toepassing is dat de fiets inklapbaar is en dan als een soort grote rollater te gebruiken is voor de boodschappen. Nadeel is wel dat de fiets niet snel is en extreem zwaar met zijn 47 kilo. ➔

23 modellen

Samen met de TU Delft en een seniorentestpanel heb ik 23 aangepaste fietsen getest. Daar kunt u ook uw ervaringen met aangepaste fietsen op de site met anderen delen.
Kijk voor de uitgebreide testresultaten en aankooptips op fietsersbond.nl/testkees.



FOTO ERIK VAN DEN BOOM

Fiets en Wandelbeurs, 11 en 12 februari 2012

De leukste beurs van Nederland

De Amsterdam RAI vormt zaterdag 11 en zondag 12 februari het decor voor de achtste Fiets en Wandelbeurs. Op zoek naar een mooie bestemming, routes, een reisfiets of een betrouwbaar gps-toestel? Het moet raar lopen als je deze niet kunt vinden op de grootste en leukste beurs in Nederland voor fietsers en wandelaars.

Duitsland is uitverkoren tot themaland van de komende beurs. En niet zonder reden. Meer dan 200 langeafstandsfietsroutes in Duitsland bieden reizigers alle mogelijkheden om per tweewieler steden en ongerepte natuurgebieden te verkennen. Ook tref je er onder de noemer Bett & Bike overal fietservriendelijke overnachtingsgelegenheden aan. Duitse regio's en aanbieders van reizen presenteren zich in een groot Duitslandpaviljoen, inclusief een terras met livemuziek en Duitse gerechten.

INFORMATIE EN THEMAPAVILJOENS

Naast het aanbod van ruim 400 commerciële exposanten, biedt de beurs ruimte aan niet-commerciële informatie. Populair is 'fietsers informeren fietsers', waarbij collega-fietsers je advies geven over bestemmingen en producten. Maar er is nog veel meer te zien en te beleven. Zo zijn er in het GPS-Paviljoen continu workshops over satellietnavigatie. Ook het paviljoen Fietsen met Kinderen, het Tandempaviljoen en het Pelgrimspaviljoen zijn een bezoek meer dan waard.

E-BIKES

In het weekend van 11 en 12 februari zullen de e-bikes prominent aanwezig zijn in de RAI. In het E-bike Paviljoen tref je ze in allerlei soorten en maten aan: van robuust tot lichtgewicht sportief. Op het grote fietsparcours in de RAI, waar een aparte baan voor snelle e-bikes is gereserveerd, kun je de modellen naar hartelust testen.

LEZINGEN EN WORKSHOPS

Een uitgebreid lezingenprogramma completeert de 'leukste beurs van Nederland'. Ruim dertig sprekers nemen je mee op hun reizen tijdens boeiende lezingen. Een greep uit het aanbod: wereldfietser en auteur Frank van Rijn schetst zijn belevenissen in Madagaskar, Jolanda Linschooten vertelt over haar trektocht te voet en per kano door Yukon in Canada en Kees Swart presenteert zijn Frontlijnroute: een fietsroute langs de slagvelden van WO I. Ook zijn er diverse fietsworkshops, onder andere over de keuze voor de juiste reisfiets en de voorbereiding op een fietsvakantie.

Fiets en Wandelbeurs
Amsterdam RAI

11 en 12 februari 2012, 10.00-17.00 uur
Voor meer informatie en online kaartverkoop: www.fietsenwandelbeurs.nl

Op 18 en 19 februari is er ook een Fiets en Wandelbeurs in de Nekkerhal in Mechelen (België).
www.fietsenwandelbeursvlaanderen.be

Mobiel repareren is de trend

Fietsenmaker komt naar u toe

Niet iedereen heeft tijd of zin om zijn fiets naar de fietsenmaker te brengen. Dat hoeft ook niet, want er zijn steeds meer mobiele monteurs. 'Het aantal fietsenwinkels blijft dalen, maar mensen fietsen niet minder.'





Vooral vrouwen met bakfietspech bellen Khalid Astitou, een mobiele fietsenmaker in Amsterdam, de laatste tijd steeds vaker. Of hij hun kapotte band of ketting kan vervangen. Waarom ze hem bellen? Astitou: 'De reden is simpel: veel fietsenmakers hebben soms zó weinig plek in de werkplaats, dat ze deze vrouwen regelmatig moeten teleurstellen. En als ze wél plek hebben, dan duurt het meestal een dag voor de reparatie is uitgevoerd. Ik ga naar de locatie die de klant opgeeft toe en ga vervolgens direct aan de slag: op school, bij iemand thuis of op het werk, maakt me niet uit.'

GROEIMARKT

Khalid Astitou (28) uit Almere is oprichter van De Fietswacht, fietsreparatie op locatie. Voor alle duidelijkheid: De Fietswacht helpt ook mannen met fietspech. Astitou is in 2008 met zijn onderneming begonnen. Hij werkt intussen samen met mobiele fietsmonteurs in Amsterdam, maar probeert ook een netwerk op te bouwen in Weesp, Naarden en Almere. 'Het is een groeimarkt: het aantal fietsenwinkels blijft dalen, maar mensen fietsen niet minder. Bij ons hoef je geen halve dag vrij te nemen om je fiets naar een fietsenmaker te brengen. Bovendien zijn we dagelijks van acht tot acht bereikbaar, ook in de weekeinden.'

Alle telefoontjes, mailtjes en sms'jes komen bij Astitou binnen en vervolgens zoekt hij een beschikbare monteur. 'Ik doe de planning, maar zelf ga ik natuurlijk ook regelmatig op pad om een band of ketting te vervangen.' Hij heeft een eigen uitrijdplek in Amsterdam-West. De maximale wachttijd is drie uur. 'Vaak zijn we veel sneller, maar we kunnen gewoon niet garanderen dat we binnen een halfuur op elke willekeurige plek zijn. Als we er eenmaal zijn, repareren we direct.'







CONTRACTEN

De Fietswacht repareert in principe alles: stadsfietsen, racefietsen, bakfietsen, elektrische fietsen, zelfs rollators en kinderwagens. 'Wij hebben de meest gangbare onderdelen in de auto liggen: lampjes, kettingen, binnen- en buitenbanden, kabels, zadels, pedalen, ga zo maar door. Is een fiets ter plekke niet te repareren, dan neem ik de fiets mee naar mijn werkplaats en lever hem op een nader af te spreken tijdstip en locatie weer af. Soms kom ik zelfs bij klanten die een fietsenmaker op de hoek hebben – echt waar.'

De Fietswacht werkt ook voor bedrijven. Astitou heeft onderhoudscontracten met een groot advocatenkantoor, gemeentelijke diensten en hotels. 'Veel Amsterdamse bedrijven hebben leenfietsen: fietsen die werknemers kunnen gebruiken wanneer ze bijvoorbeeld bij een klant langsgaan. Voor een aantal bedrijven doe ik de voor- en najaarsbeurt en reparaties.'





De tarieven bij De Fietswacht zijn scherp: de voorrijkosten bedragen – binnen een straal van tien kilometer – 3,50 euro. Een binnenband plakken begint bij 12,50 euro, een binnen- en buitenband vervangen 23 euro, een ketting vanaf 21,50 euro.

TREND

De Fietswacht is een van de vele mobiele fietsenmakers in Nederland. Tik in zoekmachine Google de woorden 'mobiele' en 'fietsenmaker' in en je krijgt een hele waslijst aan websites van mobiele fietsenmakers: van mobifiets.nl, fixfiets.nl en mobielefietsenmaker.nl tot fietsoke.nl, fietsklaar.nl en mobielefietsenmaker.com.

Er is sprake van een trend, zeggen kenners van de fietsbranche. Maar cijfers zijn niet bekend, simpelweg omdat niemand het aantal mobiele fietsenmakers registreert. Ook is er geen overkoepelende belangenvereniging. Paul de Waal, woordvoerder van brancheorganisatie BOVAG, is benieuwd naar cijfers. 'Het enige wat ik weet is dat mobiele fietsenmakers twintig jaar geleden überhaupt niet bestonden, en nu wel.'

Dat zelfs de brancheorganisatie in het duister tast, is eenvoudig te verklaren: mobiele fietsenmakers kunnen überhaupt geen lid worden van BOVAG Fietsbedrijven. De Waal: 'BOVAG stelt bepaalde eisen waar een fietsenmaker aan moet voldoen, zoals de grootte van de werkplaats. Daar kan een mobiele fietsenmaker niet aan voldoen.' BOVAG Fietsbedrijven behartigt de belangen van 1100 fietsenzaken. De Waal maakt zich niet druk over de opkomst van de mobiele fietsenmakers. 'Van een beetje concurrentie is nooit iemand slechter geworden. We negeren ze niet, integendeel. We zijn heus wel met ze in gesprek. Het is een andere tak van sport. Laat ze maar naar een klant rijden die met een lekke band bij de Albert Heijn staat.'

WEGENWACHT

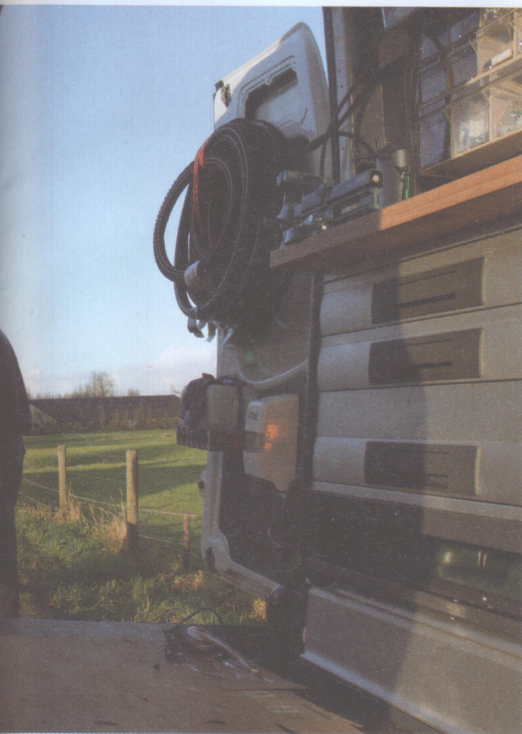
Martin Leemans, directeur van FietsNED, is – op z'n zachtst gezegd – ongelukkig met de houding van BOVAG. FietsNED, een zogenaamde formuleorganisatie voor zelfstandige tweewielertechnici, afficheert zichzelf als dé mobiele fietsenmaker van Nederland. Meer dan veertig ondernemingen zijn bij de organisatie aangesloten. Leemans heeft, als franchisegever, uitgebreid gesproken met vertegenwoordigers van BOVAG Fietsbedrijven, maar een lidmaatschap voor mobiele fietsenmakers zit er vooralsnog niet in. 'Ik googel ook wel eens op mobiele fietsenmakers. Het lijken er steeds meer te worden, ook al zie ik soms namen van bedrijven die alweer weg zijn. Vast staat dat het aantal mobiele fietsenmakers per saldo enorm groeit. Een BOVAG-keurmerk zou niet alleen erkenning zijn voor deze groep fietsenmakers, maar zou ook prettig zijn voor de consument. Die weet daardoor immers welke mobiele fietsenmakers kwalitatief goed sleutelwerk kunnen leveren en welke niet.'

Directeur Leemans heeft enig recht van spreken als het om mobiele fietsenmakers gaat: meer dan 100.000 mensen zijn,

'Er zijn meer fietsers, maar minder fietsenwinkels'

sinds de oprichting in 2006, lid van FietsNED geworden. Zijn bedrijf wordt dan ook gezien als de wegenwacht voor fietsers. Tussen januari en november kreeg de alarmcentrale van FietsNED circa 12.000 reparatieverzoeken binnen.

Populair is het pechhulpabonnement: kostenloze reparatie bij pech onderweg (exclusief onderdelen) of gratis vervoer van de klant en zijn fiets, als reparatie onderweg niet kan. Voorwaarde is dat de abonnementhouder zich minstens vier kilometer van het huisadres bevindt. Fietsers betalen dertig euro per jaar voor dit abonnement. FietsNED streeft ernaar om binnen een halfuur op de afgesproken locatie te zijn. FietsNED doet ook aan fietsonderhoud aan huis; daarvoor hoef je geen lid te zijn. De monteur geeft van tevoren aan wat de kosten zijn. De voordelen: geen gesleep naar de fietsen-





maker en weer terug, de mogelijkheid af te spreken waar en wanneer het de klant uitkomt, en nauwelijks wachttijden.

MINDER FIETSENZAKEN

FietsNED krijgt volgens Leemans de laatste tijd steeds vaker aanvragen van gevestigde rijwielhandelaren. Maar niet iedere ondernemer wordt zomaar toegelaten. Leemans zegt stevige eisen te stellen aan onder meer sleutelvaardigheid. Indien nodig volgt na een intakegesprek een assessment bij Innovam om de vakbekwaamheid van de ondernemer te testen. Leemans bewaakt de formule en ondersteunt de franchisenemers met een eigen trainingscentrum.

De groei van het aantal mobiele fietsenmakers hangt samen met de terugloop van het aantal gewone fietsenzaken. 'De gemiddelde leeftijd van de traditionele fietsenmaker is hoog; overnames vinden nauwelijks plaats. Want wie een fietsenwinkel wil overnemen, heeft een behoorlijk geldbedrag nodig. De investering in winkel en voorraad is groot en banken staan momenteel niet te trappelen om te financieren. Aan de andere kant wordt fietsen in Nederland enorm gestimuleerd. Het is gezond én goedkoper dan de auto. Neem de opmars van de elektrische fiets: veel ouderen die normaal gesproken voorgoed zouden stoppen met fietsen, kunnen dankzij de e-bike wel blijven fietsen. Maar elektrische fietsen zijn onderhoudsgevoelig. Conclusie: er zijn meer fietsers, er is meer te repareren en te onderhouden, maar er zijn minder fietsenwinkels. Ik zag zes jaar geleden een gat in de markt: de fietsenmaker moet naar de klant toe, in plaats van andersom.' Een groeiend aantal fietsers is het hartgrondig met hem eens. ←

Tweedehands elektrische fiets is weinig waard

Oud ijzer of naar Polen

Mensen rijden het liefst op een nieuwe elektrische fiets. Maar wat gebeurt er dan met de oude? 'Het is moeilijke handel.'

'Je merkt dat mensen die vijf, of soms maar drie jaar geleden een elektrische fiets kochten nu alweer een nieuwe willen. Omdat er technische verbeteringen zijn, omdat ze er toch liever eentje met een afneembare accu willen, of omdat ze een nieuw model mooier vinden. En dan ruilen ze de oude in', zegt rijwielhandel Rijk Koops uit Elburg. Hij heeft al een stuk of dertig gebruikte elektrische fietsen in zijn winkel staan. Het aanbod neemt de laatste jaren toe.

500 EURO

De elektrische fiets is nog steeds niet uitontwikkeld: accu's, motoren en software worden beter. Als je een nieuwe koopt, wat krijg je dan nog voor je 'oude' elektrische fiets? Ik bel een aantal fietsenmakers op met het verhaal dat ik een Sparta Ion Classic uit 2008 wil inruilen. Allemaal willen ze de fiets eerst aan de computer, voor ze ook maar iets over bedragen willen zeggen. De staat van de accu is heel belangrijk. Als de accu nog goed genoeg is, zijn ze bereid er 500 euro voor te geven. Een Sparta Ion Classic kostte in 2008, beetje afhankelijk van de uitvoering, ongeveer 1600 euro. In drie jaar tijd daalt de waarde dus snel. Koops: 'Een elektrische fiets van een paar jaar oud, daar gaat ongeveer 40 procent van de nieuwprijs af.' Ook anderen melden dat. Rijwielhandel Stegink in het Gelderse Laren: 'Je moet fors afschrijven op elektrische fietsen – daar moet je je klanten ook op wijzen.'

ONVERKOOPBAAR

Goede klanten van wie de fiets altijd in onderhoud is geweest en die nu weer een forse uitgave doen voor een nieuwe, krijgen soms een betere inruilprijs. Maar je moet voorzichtig zijn, zegt Klaas Weerstand van de Bikeshop in Urk en gewezen BOVAG-voorzitter. Hij rekent voor: 'Je kunt wel 200 euro inruil bieden, maar als je er later maar 100 euro voor krijgt, ben je dus een stukje van je winst bij de verkoop van de nieuwe fiets kwijt.'

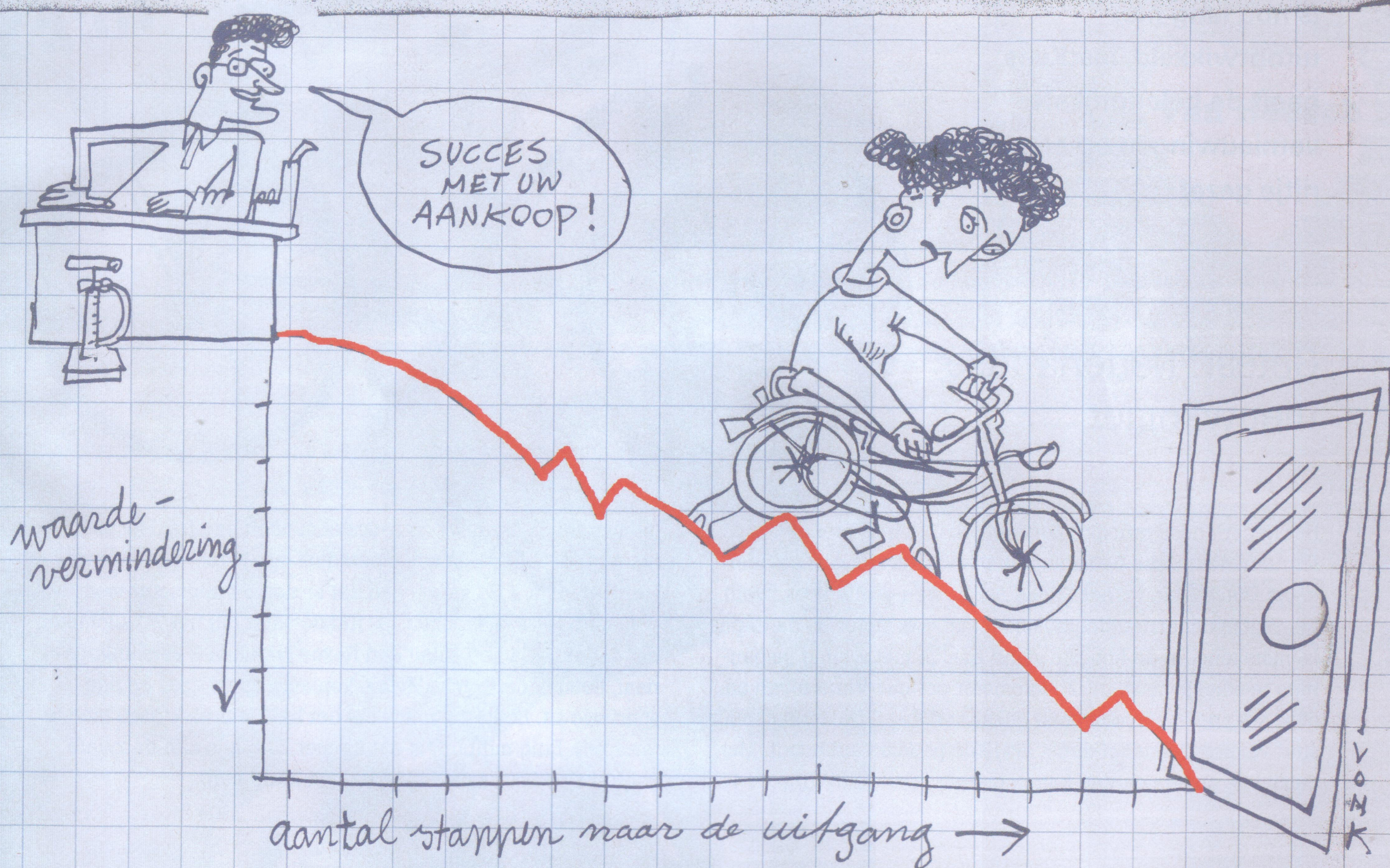
Voor 'jong gebruikte' elektrische fietsen van een paar jaar oud is wel belangstelling, melden rijwielhandelaren. Eigenlijk van dezelfde doelgroep die nieuw koopt, 'alleen met een iets kleinere beurs'. Maar oudere modellen zijn lastiger. Stegink noemt tweedehands elektrische fietsen 'moeilijke handel'. De eerste generatie, de fietsen van twaalf jaar geleden, de Sparta Pharos en de Yahama Pas, zijn 'onverkoopbaar'. Weerstand: 'Daar kun je niet meer dan 200, 300 euro voor vragen. Misschien als het een hele goede is 350.' Chris, van rijwielhandel Wim Janssen in Weert: 'Voor een oude Pharos kun je eigenlijk niks geven. Trouwe klanten vinden dat moeilijk te verteren. Dan doen we het soms wel.' Potentiële klanten vallen vooral over de veel kleinere actieradius.

POLEN

Rijwielhandelaren geven aan dat elektrische fietsen van die generatie naar het oud ijzer gaan, of naar opkopers die de oude e-bikes naar Polen brengen. Volgens Marek Utkin, fietsambtenaar in Warschau, rijden in de straten van Warschau veel Nederlandse fietsen rond, maar dat zijn geen elektrische. Utkin: 'De Nederlandse stadsfietsen zijn wel heel populair bij studenten in Krakau en Warschau. Het is een onderdeel van de *easy-going* mode.' Hoewel het segment van Nederlandse elektrische fietsen dus maar een klein deel van de markt in Polen vormt, groeit het wel, volgens Utkin. Voor 400 euro kun je weliswaar ook een nieuwe krijgen, maar dat zijn de 'goedkope Chinese'.

MEER TWEEDEHANDS-HANDEL

De verkoop van tweedehands fietsen wordt voor de vakhandel belangrijker. In 2007 was 30 procent van de verkochte fietsen een tweedehandsje, in 2010 steeg dat tot 38 procent. Dat komt volgens de BOVAG onder andere door de elektrische fiets. Gijs Bosman van de BOVAG: 'Het is een technisch complex product, dus mensen kopen eerder bij de vakhandel. Jong gebruikt is voor sommige mensen dan zeker een optie.'



STUNTEN

Als het aanbod van tweedehands elektrische fietsen toeneemt, dalen de prijzen. Bij de BOVAG hebben ze, net als voor auto's, een soort koerslijst voor gebruikte fietsen. Maar woordvoerder Gijs Bosman is terughoudend over prijzen. Hij wil alleen kwijt dat de 'algemene prijsontwikkeling is dat e-bikes sneller afschrijven dan gewone fietsen'. Rijwielhandel Van Seggeren in Kollumerzwaag zegt: 'De prijzen staan zeker onder druk. Het aanbod is gigantisch. Niet alleen van tweedehands maar vooral ook van nieuw. Een paar jaar geleden moest je als je een elektrische fiets van Sparta wilde bestellen zes à zeven weken wachten. Nu hoeft dat niet. Het aanbod is er. En je ziet fabrikanten stunten met de prijs. Dat heeft ook gevolgen voor de tweedehandsmarkt.'

PROEFRIT

Is het nu handig een tweedehands elektrische fiets te kopen in plaats van een nieuwe?
Ze zijn goedkoper, maar het is ook lastig de technische staat van een elektrische fiets te beoordelen. De vakhandel vindt daarom – voorspelbaar – de vakhandel de beste plek om een tweedehands elektrische fiets te kopen. Daar valt wat voor te zeggen. Bij de BOVAG-vakhandel krijg je garantie. En tweedehands elektrische fietsen van de Accell Groep (Sparta, Koga Miyata, Batavus) kunnen door de rijwielhandelaar aan de pc worden gezet, zodat er meer bekend is over de staat van de accu. Voor andere merken adviseert TestKees om met een volgeladen accu een lange proefrit te maken. Dan weet je of de accu nog voldoende actieradius biedt.
Waar moet je op letten als je toch een fiets bij een particulier wilt kopen? Het belangrijkste is de accu. Jos Lenssen van Batteryfact in Nijmegen, een bedrijf dat accu's reviseert, zegt dat de kilometerstand in ieder geval een indicatie is. Veel gebruikt betekent meer op- en ontladen van de accu en dus meer slijtage. Maar fietsen die weinig zijn gebruikt, hebben ook risico's. Lenssen: 'Een accu van een elektrische fiets die een jaar heeft stilgestaan is zeker niet meer goed.' Vraag daarom altijd hoe de vorige eigenaar met de accu is omgegaan. Maar om écht iets te weten over de capaciteit van de accu, adviseert Lenssen, net als TestKees, om een uitgebreide proefrit te maken.

ACCELL-MERKEN

Een andere accureviseerder, Willem Waldman van Accuwijzer, constateert dat 'over het algemeen mensen met niet al te veel verstand van zaken tweedehands elektrische fietsen kopen. Een blokje om en dan komt men er pas later achter dat de accu op is'.
Wie zo'n kat in de zak koopt heeft een tegenvaller, maar wel een die is op te lossen.
Het reviseren van een accu is vaak de helft goedkoper (200 à 250 euro) dan de aanschaf van een nieuwe (500 euro). Oudere accu's zijn goed te reviseren. De moderne li-ionaccu ook, maar accureviseerders beginnen niet aan de li-ionaccu's van de Accell-merken (Koga, Sparta en Batavus). Waldman: 'Daar zijn we wel mee bezig geweest, maar Sparta maakt het ons zo goed als onmogelijk.' Ook Lenssen vertelt: 'We kunnen het wel, maar daarna moet zo'n fiets aan de computer bij de fietshandelaar en dan gaan ze moeilijk doen.' ←

TEST KEES

De elektrische fiets is nog lang niet uitontwikkeld. TestKees heeft de belangrijkste vernieuwingen op een rijtje gezet.



Getest: Nederlandse nieuwkomer
Met Duitse techniek

Het Nederlandse transportfietsenmerk Dutch ID brengt vanaf februari elektrische fietsen op de markt. Het elektrische deel koopt Dutch ID in bij het Duitse Bosch. Een goede keus, want het Duitse ondersteuningssysteem met een motor bij de trapas is uitstekend. In de hoogste stand haal je met weinig inspanning makkelijk constant 25 kilometer per uur. Wind tegen en fikse stijgingen zijn ook geen enkel probleem. De ondersteuning start vloeiend en stopt direct als je de pedalen stil houdt. Met maximale ondersteuning kon ik met de accu (288Wh) zo'n 40 kilometer fietsen. Het Bosch-systeem heeft een fraai display, maar op de weergegeven actieradius kun je niet vertrouwen. Met een volle accu gaf hij aan dat er nog 54 kilometer mee gefietst kon worden, maar na 10 kilometer gaf het 20 kilometer minder aan. De fiets heeft een Nexus Premium 8 versnellingsnaaf, een goede Busch+Müller-koplamp op de accu en een sportieve zit. Een prima fiets om het hele jaar elektrisch mee te forenzen. Enig minpunt is dat hij met 27,5 kilo aan de zware kant is. De elektrische Dutch ID kost 2399 euro. ←



Getest: Kalkhoff Impulse 8C Grote actieradius

Kalkhoff is één van de weinige fietsenmerken die een eigen elektrische aandrijving heeft ontwikkeld. Qua ondersteuning merkte ik nauwelijks verschil tussen de Kalkhoff-motor en die van Bosch. Ook die van Kalkhoff reageert soepel en geeft onder alle omstandigheden ruim voldoende ondersteuning. Het display is primitief met drie lampjes om de lading van de accu aan te geven en slechts drie keuzes in ondersteuning. Kalkhoff levert ook fietsen met een Bosch- of een Panasonic-systeem. Het grootste voordeel van het Kalkhoff-systeem is de grotere accu(396Wh). Ik kon maar liefst 60 kilometer fietsen met volle ondersteuning en een kruissnelheid van 25 kilometer. De Impulse is een prima fiets met uitstekende hydraulische Magura-remmen. En ondanks de zware accu toch lekker licht met zijn 25,5 kilo. Het systeem van Kalkhoff kan ook met terugtraprem gebruikt kan worden. De Impulse kost 2199 euro. ←

Meest eenvoudige systeem

SRAM heeft het allereenvoudigste systeem voor elektrische fietsen ontwikkeld. Het bestaat uit een achterwielnaaf waarin alle onderdelen gestopt zijn: de motor, een automatische 2 versnellingsnaaf, de controller en de bewegings- en krachtsensor. Aan de naaf hoeft alleen maar een accu aangesloten te worden. Door de eenvoud gaat het niet snel kapot. Eenvoudig betekent ook dat een stuurdisplay ontbreekt en dat de aan- en uitknop bij de accu zit. Het grote voordeel van het SRAM-setje is dat het op alle gewone fietsen past met naafversnellingen. Het is gemakkelijk is monteren. Ook de driewielers (lees de test op pagina 24 tot en met 30) zijn simpel om te bouwen. In de loop van het jaar komt het systeem op de markt. De prijs is nog onbekend. ←




Accu in frame of bij de kettingkast

Fabrikanten zijn op zoek naar de beste plek voor de accu. Batavus gaat modellen leveren met een uitneembare accu in de kettingkast. Daardoor zie je de accu amper meer. Bij andere modellen van Batavus, Koga en Sparta (alle drie uit het Accell-concern) zal de accu in de framebuis voortaan uitneembaar zijn. Dat was altijd alleen mogelijk bij accu's in de bagagedrager. ←



Theo de Rooij-fiets Met automaat

Oud-renner Theo de Rooij komt vanaf februari of maart met een elektrische fiets op de markt: de TDR Floxx. Zijn bedrijf heeft een eigen motor ontwikkeld, die bij de trapas is gemonteerd. De Rooij heeft de motor gekoppeld aan een traploze versnellingsnaaf – de NuVinci- van Fallbrook Technologies uit de Verenigde Staten. Aan die NuVinci-naaf is een automaat toegevoegd. Die zorgt ervoor dat je altijd in dezelfde cadans fietst, bijvoorbeeld 80 omwentelingen per minuut. Het werkt verrassend goed. Je fietst weg met een gekozen cadans en blijft daar altijd in fietsen. Of je nu heuvel op gaat, heuvel af of dat je extra kracht zet. De versnelling wordt automatisch aangepast en het beentempo blijft gelijk. De TDR Floxx met NuVinci-naaf en automaat kost 3595. ←

Ion-updates: cruise control en laden bij afdaling

Wie een elektrische fiets uit de Accell-stal (Koga, Sparta, Batavus) heeft, kan bij de fietsenmaker Comfort Cruise Control (CCC) of Automatic Recharge Technology (ART) laten installeren. ART wil in gewoon Nederlands zeggen dat de motor de accu kan opladen. Dat gaat automatisch bij het remmen. Daarnaast kun je instellen dat de motor ook oplaadt als je stopt met trappen en de fiets laat uitrollen, bijvoorbeeld als je een stoplicht nadert. Ik betwijfel of dat nut heeft, want het levert bijna niks op. Een lange afdaling zet wel zoden aan de dijk. Met een druk op de knop remt de fiets op de motor. Je hoeft dan niet zelf de remmen hard in te knijpen. Koga heeft een praktijktest uitgevoerd. In een lange afdaling met een hellingpercentage van 6 procent laadde de motor met 230 watt. De snelheid was 39 kilometer per uur. Zonder remmen zou je 60 per uur zijn gegaan. Na een half uur afdalen kun je weer een half uur met volle ondersteuning fietsen. De tweede update is Comfort Cruise Control. Daarmee kun je een maximale snelheid instellen tot waar de motor moet ondersteunen. Handig in druk stadsverkeer waar inhalen ondoenlijk is of als je naast iemand op een gewone fiets rijdt. Beide software updates zijn sinds november leverbaar en ook geschikt voor alle oudere modellen met Ion-technologie. De kosten van de updates zijn afhankelijk van de fietsenmaker. ←



Snelle fietsroute F35 tussen Enschede en Hengelo is klaar

Eind 2011 is het stuk van de snelfietsroute F35 dat Hengelo en Enschede met elkaar verbindt feestelijk geopend. De snelfietsroute F35 moet uiteindelijk Twente doorkruisen van de Duitse grens tot aan de Sallandse Heuvelrug bij Nijverdal, via Enschede, Hengelo, Borne, Almelo en Wierden. Er zijn zijtakken gepland tussen Oldenzaal en Enschede en Almelo en Vriezenveen. In totaal wordt de F35 55 kilometer lang. Hij loopt zoveel mogelijk langs het spoor en wordt overal ten minste vier meter breed. Het pad is te herkennen aan de rode asfaltkleur en aan het logo. ←

Den Bosch Fietsstad 2011

Den Bosch is door de jury uitgeroepen tot Fietsstad 2011. De jury looft de investeringen die Den Bosch de afgelopen jaren in de fiets heeft gedaan. Uit het juryrapport: 'Er werden veel fietspaden aangelegd, en bruggen en tunnels voor een veilige en snelle afwikkeling. Zo zagen we een fietsbrug waarover scholieren vrijwel direct het schoolplein opreden. (...) Het centrum is geheel opengesteld voor fietsers, er zijn gratis bewaakte stallingen. Dit alles is sterk verankerd in het beleid en geïntegreerd in alle relevante afdelingen van de gemeente, niet in de laatste plaats ook bij stedenbouw en ruimtelijke ordening. Hier wordt echt het maximale gedaan om de fiets te faciliteren binnen een al bestaande stadsstructuur. Dit wordt ook uitgedragen naar de bevolking door middel van een gemeentebreed fietspromotiebeleid onder het motto "Lekker fietsen".'

De andere genomineerden waren Pijnacker-Nootdorp, Houten, Groningen en Harderwijk, gemeenten die ook een zeer goede indruk op de jury maakten. Kijk voor het hele rapport op http://www.fietsersbond.nl/fietsstad-2011 ←



Meld je aan voor de gratis nieuwsbrief en win!

Schrijf je nu in voor de Fietsflits, de digitale nieuwsbrief van de Fietsersbond en maak kans op:



3-daags fietsarrangement in Nederland van Eigen-Wijze Reizen
www.eigenwijzereizen.nl



Altra Discovery Sports N8 stadsfiets van Profile 'de Fietsspecialist' t.w.v. € 699,-
www.profiledefietsspecialist.nl



Één van de 10 **A-Solar Tour Bags,** een fietstas met zonnepaneel waarmee u tijdens uw fietstocht uw mobiele apparatuur kunt opladen via zonne-energie t.w.v. € 79,-
www.A-solar.eu

Ga naar www.fietsersbond.nl/fietsflits en meld je snel aan! Actie geldig t/m 29 februari. Prijswinnaars krijgen persoonlijk bericht. Over de uitslag kan niet gecorrespondeerd worden.

Ruim 20% korting op Rainlegs



Rainlegs is een innovatieve regenbroek en inmiddels internationaal de meest bekroonde regenbroek. Rainlegs beschermen de benen tegen regen, wind en afkoeling. Het product is gemaakt van wind- en waterdicht ripstop nylon en weegt slechts 140 gram en is dus makkelijk mee te nemen. Deze "regenbroek" is open aan de achterzijde zodat er geen condensatie optreedt en de kleding droog blijft. De Rainlegs zijn sinds 2005 op de markt en inmiddels vele malen onderscheiden met Awards en koopaanbevelingen. Fietsers houden het belangrijkste gedeelte van de benen en knieën comfortabel warm en droog.

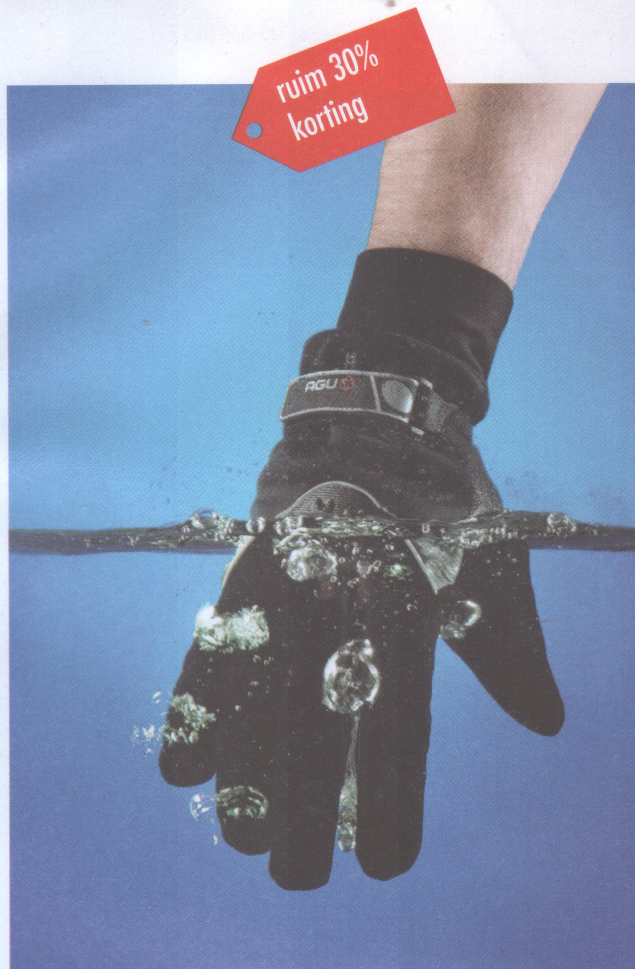
Specificaties:
- Wind- and waterproof
- Reflecterende strips aan beide zijden
- 5 verschillende maten afhankelijk van lichaamslengte (XS t/m XL)
- Verkrijgbaar in zwart, fluor geel, grijs, wit en camouflage

Bestellen
Fietsersbondleden kunnen de Rainlegs nu met 20% korting bestellen en betalen slechts € 22,- (normale prijs € 27,95). Bestel de Rainlegs op www.privilegeshop.nl/fietsersbond of telefonisch via 035-7600036.

Aanbieding geldig t/m 29 februari 2012 of zolang de voorraad strekt. Prijs is exclusief € 3,95 verzendkosten.

Kijk op www.fietsersbond.nl/ledenvoordeel voor meer informatie.

Ruim 30% korting op Agu Waterproof handschoenen



100% water- en windproof, dat zijn de waterproof handschoenen van Agu. De binnenhandschoen is van Hipora: water kan niet binnendringen, maar transpiratie en warmte worden wel doorgegeven naar buiten. Antislip in de handpalm zorgt voor een betere grip. De bovenzijde van de handschoen is voorzien van reflectie. Verkrijgbaar in de maten S t/m XXL.

Bestellen
Leden van de Fietsersbond ontvangen ruim 30% korting op de Agu Waterproof handschoenen en betalen slechts € 27,50 (normale prijs € 40,-).
Bestel de Agu Waterproof handschoenen via www.veelvoordefiets.nl/fb. Om gebruik te maken van de aanbieding vult u tijdens het bestellen **kortingscode fb8691** in.

Aanbieding geldig t/m 29 februari 2012. Niet geldig i.c.m. andere acties. Prijs is exclusief € 6,- verzendkosten.

VEEL VOOR DE FIETS.NL

Gehele jaar 10% korting op de overtocht IJmuiden - Newcastle van DFDS Seaways



Als Fietserbond lid reist u heel voordelig met de boot. U krijgt 10% korting op de overtocht IJmuiden – Newcastle van DFDS Seaways, de grootste ferrymaatschappij van Europa.



Genieten aan boord van een luxe cruiseferry en na een heerlijke nacht in uw eigen hut, staat de volgende ochtend het ontbijt voor u klaar met de Engelse kust al in zicht. De bekendste fietsroute in Engeland is de C2C (Sea to Sea) route, van de ene kant van het eiland naar de andere kant. Fietsen in deze regio is een fantastische ervaring waarbij u verschillende landschappen doorkruist van heuvel- tot merengebied.

Inbegrepen
- 2 overnachtingen in 2-persoons binnenhut (met douche en toilet) aan boord van cruiseferry.
- Mits bijgeboekt: vervoer van fiets of auto aan boord (max. 1.85m hoog).
- Brandstoftoeslag.

Reserveren
Bel 0255 - 546666 o.v.v. **boekingscode FB10** of ga naar www.dfds.nl/fietsersbond. Hier vindt u de actuele prijzen.

Voorwaarden
- Vertrek t/m 30 december 2012.
- Prijzen zijn inclusief brandstof. Dit kan variëren o.b.v. de olieprijs. Op de actiepagina www.dfds.nl/fietsersbond staan altijd de actuele prijzen.

Mag je zelf een fietspad aanleggen?



De dochters van Godfried Vonk op hun eigen fietspad

Het zelf aangelegde fietspad van Godfried Vonk in de buurt van Zevenaar trok veel media-aandacht. Ideetje voor anderen?

Hart van Nederland, Jeugdjournaal en tal van kranten berichtten er begin november over: Godfried Vonk had eigenhandig een fietspad voor zijn dochters aangelegd. Hij vond de Pannerdense dijk bij Zevenaar veel te gevaarlijk om te fietsen en de gemeente gaf geen gehoor. Dat nieuws riep bij diverse Fietsersbond-leden een vraag op: Kun je zelf een fietspad aanleggen en hoe werkt dat dan?

Theo Zeegers, juridisch medewerker van de Fietsersbond: 'Ja, je mag als burger een fietspad aanleggen. Dat heet dan een 'eigen weg'. Een dergelijke weg is geen openbare weg. Dat betekent dat de eigenaar verantwoordelijk is voor de weginrichting en de verkeersregels er niet automatisch gelden. De eigenaar kan wel als huisregel invoeren dat de regels van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) gelden, maar hij kan ook iets anders invoeren.'

EIGEN GROND

Voor alle lezers die nu meteen de schop in de grond willen zetten: er zijn nog wel een paar beperkingen. Zeegers: 'Het kan alleen op eigen grond of op andermans grond met instemming van de eigenaar van die grond. En het mag uiteraard niet in strijd zijn met het bestemmingsplan.'

Goed, hoe heeft Godfried Vonk dat gedaan? Het fietspad ligt aan de voet van de dijk en die dijk is van het Waterschap Rijn en IJssel. Woordvoerder Arian Kuil vertelt dat het fietspad er al bijna twee jaar ligt. Dankzij een artikeltje in een plaatselijke krant werd het ineens groot nieuws.

Maar hoe zit het? Kuil stuurt een mail: 'De grond is van het waterschap, het fietspad is van de particulier. Het is overigens een soort halfverhard fietspad (puin/zand/aangestampt). Het is dus een weg op eigendom van het waterschap. De eigenaar huurt de grond voor het symbolische bedrag van 1 euro van het waterschap.'

Is het dan een openbare weg? In de mail vervolgt Kuil: 'Het waterschap stelt zijn (onderhouds)wegen altijd open voor recreatief medegebruik (wandelen, fietsen), tenzij er afspraken gemaakt zijn (met bijvoorbeeld voormalige eigenaren van grond, belanghebbenden) om dat niet te doen. De eigenaar heeft er geen bordje neergezet, dus is het openbaar toegankelijk.' 'Maar', vertelt Kuil, 'in de praktijk is het geen doorgaand fietspad. Het is een pad van de dijk naar het huis. Dus zullen in de praktijk vooral bewoners en visite er gebruik van maken.'

KOSTEN

En hoe zit het dan met het onderhoud? Het waterschap meldt 'dat in het huurcontract met de huurder is afgesproken dat de huurder voor het onderhoud van het pad en het maaien van de bermen zorgt. En optredende schade is voor rekening en verantwoordelijkheid van de huurder.' De huurder, Vonk, is in dit geval dus aansprakelijk voor eventuele valpartijen door gebreken aan de weg.

Dus ja, het kan, zelf een fietspad aanleggen. Maar je moet de grond bezitten of een grondeigenaar zo gek krijgen. En het is best duur. Het fietspadje van Godfried Vonk, ongeveer 500 meter lang en 80 centimeter breed, kostte 8.000 euro... ←

OOK EEN VRAAG?

Ook een vraag over uw fiets of iets anders fietsgerelateerds? Stuur uw vraag naar vogelvrijefietser@fietsersbond.nl of ga naar de vraagbaak op fietsersbond.nl

FOTO: BERRY KEIJSER TEKST: KARIN BROER



Dit prachtige bord kwamen we tegen in Duitsland, bij Oeding (net over de grens bij Winterswijk). Je snapt in één keer wat ze bedoelen! Misschien iets voor in Nederland, in plaats van alle 'uitgezonderd...'-bordjes?
Janneke Dijkstra, Amsterdam

Vaste plekken in Arnhem

Wij willen graag een lans breken voor de 'eersteklas' mogelijkheden van de nieuwe fietsenstalling op station Arnhem, waarover kort iets werd vermeld in het november-/decembernummer. Wij zijn sinds juli namelijk apetrotse bezitters van twee vaste plekken in deze stalling. Als fiets-treinforenzen met een lange reis hadden we geen zin om dagelijks tijd te verspillen aan het zoeken naar onze fietsen in de nu al volle stalling. Toen we over de vaste plekken hoorden (naar onze mening de meest praktische van de geboden mogelijkheden) waren we er dus als de kippen bij. Een vaste plek kost ons echter niet (zoals vermeld) 20 euro per maand, maar 150 euro per jaar – een stuk goedkoper dus, en maar 50 euro meer dan een regulier jaarabonnement! En wat krijgen wij hiervoor terug: een eigen plek op nog geen tien meter van de uitgang, waar niemand anders mag staan en waar we onze goede tourfietsen veilig en bewaakt kunnen achterlaten. Én een gratis onderhoudsbeurt voor onze fiets! We vinden het zelf ook jammer dat het nog niet zo storm loopt. Het zou jammer zijn als NS dit stopzet; liever zien we dit forensvriendelijke initiatief in veel meer stallingen.
Stef Louwers en Eva Dienske, Velp

Fietsers van rechts

Nederland is enkele decennia een rare uitzondering geweest in de Europese verkeersregels. 'Snelverkeer gaat voor langzaam verkeer' is pas begin jaren veertig van de vorige eeuw ingevoerd door de Duitse bezetter. Die had er last van dat de vele militaire voertuigen om de haverklap moesten stoppen omdat uit elke zijstraat wel een fietser opdook. Na de bevrijding zijn alle bezettingsregels snel ingetrokken, op een paar na. Dat in de jaren negentig nota bene Nederland – fietsland bij uitstek – als vrijwel enige de fietsers in de voorrangsregels benadrukte, was na aanhoudend lobbyen van de Fietsersbond in het moderne Europa niet meer vol te houden. Maar de discipline voor verkeersregels is in die vijftig jaar behoorlijk gedevalueerd. Veel verkeersdeelnemers – ook fietsers – passen de regels alleen nog toe als ze vinden dat het nodig is. Als 'rechts' op een zijweg lijkt, dan krijg je meestal geen voorrang. Ik zou liever zien dat automobilisten binnen de bebouwde kom wat meer hoffelijkheid aanleren dan dat we roepen 'regels zijn regels'. Dan zouden heel wat fietsers opnieuw verkeersexamen moeten gaan doen!
Willy Sweers, Dordrecht

Duitse soldaat (3)

De Duitse abonnees uit de VVF november/december hebben natuurlijk gelijk; moppen over Duitsers en fietsen zijn bejaard. Maar de terechtwijzing kan subtieler, getuige de volgende anekdote. Mijn vriendin heeft de zus uit haar Duitse gastgezin op bezoek, met haar vriend. Mogen zij met de paasdagen ook mijn fiets lenen? Ik ben toch niet thuis. Ik mompel, in het Nederlands: '... dan moet ik tóch weer denken aan...'. Mijn vriendin voelt het sentiment haarfijn aan en lacht luidop tegen het bezoek: 'Haha, Valentijn hat Kriegserinnerungen!' Waarop het Duitse bezoek, tot mijn verbazing, ook heel hard moet lachen en treffend repliceert: 'Inder-



Wij waren in september een fietstochtje aan het maken in de buurt van Bergeijk in Noord-Brabant en kwamen daarbij net over de grens met België. Ik heb eerst even met mijn ogen staan knipperen of ik het toch echt wel goed begreep en niet toevallig iets over het hoofd zag van linksaf bijvoorbeeld wel en rechtsaf niet of zo, maar niets van dat al; je mocht er dubbel en dwars fietsen...
Thérèse Zwaard, Maasland



De afdeling Almelo kwam tijdens fietsverlichtingreparatieactie deze Gazelle tegen.

➔



Op reis van Moskou naar Beijing kwamen we in Ulan Bataar, de hoofdstad van Mongolië, een actiegroep tegen, die zich beijverde voor het gebruik van de fiets in deze stad. Ulan Bataar behoort qua fijnstof tot de meest vervuilde steden ter wereld. Om de – voor een middag autovrije – binnenstad was een hevig gevecht gaande van automobilisten op zoek naar een parkeerplaats of doorgaande route. Wij hebben de actievoerders royaal onze steun betuigd.
Henk en Mineke Bootsma, Doesburg

daad, oma had nog zo gezegd: als je naar Nederland gaat, neem een paar fietsen mee!'
Valentijn Sessink, Zaandam

Duurtest

In het laatste nummer van de *Vogelvrije Fietser* stond een brief over een lezer die ontevreden is over de tegenwoordige kwaliteit van merkfietsen die vroeger niet stuk te krijgen waren. Nadat ik vandaag een nieuwe ketting heb laten monteren (geknapt, fiets is twee jaar oud) op mijn Sparta, vroeg ik mij het volgende af: is het een idee om in het blad een test op te nemen met veel verkochte merkfietsen als deze bijvoorbeeld twee jaar oud zijn? Meer een duurtest dus eigenlijk? De uitslag zou mij zeer benieuwen!
Tien Heuvel, Haarlem

OV-fiets (1)

Met stijgende verbazing en ergernis lees ik de columns van Kees Volkers. Op z'n minst kan opgemerkt worden dat we hier met een 'Weltfremde' fietser van doen hebben. Zijn kulopmerkingen over de OV-fiets slaan nergens op.
Jan ten Berge, Zwolle

OV-fiets (2)

Ik ben al jaren geabonneerd op de *Vogelvrije Fietser* en lees het blad altijd met veel plezier. Ook het laatste nummer bevatte weer leuke weetjes en herkenbare ervaringen van medefietsers. Maar ik was verbijsterd over de tekst van columnist Kees Volkers over de OV-fiets. Ik maak al twee jaar regelmatig gebruik van de OV-fiets. Ik ben tevreden over de service, het uitleensysteem, de kosten (laag) en de kwaliteit van de fiets. Wat een negatieve flauwekul schreef meneer Volkers op. Had hij net azijn gedronken?
Joyce Evers, Amsterdam

Plezier

Dank voor jullie blad, de *Vogelvrije Fietser*. Ik vind het een groot plezier om te lezen. De nieuwtjes, de problemen die jullie aankaarten, de vergelijkingen met andere landen (uit de Kopenhagen-reportage van een tijd geleden heb ik nog steeds de Bullitt-bakfiets op mijn verlanglijst staan voor als ik kinderen heb), de producten die er te koop zijn, de testen daarvan, etc.
Rogier van Erkel, Amsterdam

Vrij als een vogel

In het september- en novembernummer van de VVF zijn Arthur Smid en Riet Beukert in discussie over de 'zware' naam van ons tijdschrift, de *Vogelvrije Fietser*. Laat ik het nou toch altijd lezen als 'zo vrij als een vogel'! Ik weet dat de heer Van Dale mijn mening niet deelt, maar ik denk menig fietser wel. Goed dat de Fietsersbond en de lezers zich bekommeren om misstanden, maar fietsen is in Nederland toch vooral heel veel vrijheid en nog meer plezier! En dat komt ook in de *Vogelvrije Fietser* gelukkig in hoge mate aan bod.
Marie José van Ansem, Dordrecht

'Even uit het zadel'

Bij de rubriek de Rare Frats (no-



Leuk om in het fietsnieuws (VVF nov/dec 2011) de Prana Transporter tegen te komen. Hij biedt echter wel meer dan 'ruimte voor twee kinderen op de achterdrager'!
Marco van Zwetselaar & Marieke Dekker



Om fietsers te waarschuwen voor ongemakken als slipgevaar, losse steenslag of steile kades worden doorgaans verkeersborden gebruikt met daarop afbeeldingen van een auto. Dat is zelfs het geval als de weg of het fietspad waar het bord staat niet toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer. Voorbeelden daarvan zijn we in eerdere nummers van de *Vogelvrije Fietser* al tegengekomen, vaak vergezeld van een verontwaardigd schrijven. Dat het ook anders kan bewijst de foto, genomen tijdens een fietstocht langs de Weser (Duitsland). *Kees Floor, De Bilt*

vember/december) de kop: 'Even uit het zadel'. Is me dat schrikken: wat een puinhoop is me daar op de foto gezet. Het is in ieder geval een geheel onbegaanbare weg! Maar dan even aandacht voor de kop: dat slaat helemaal nergens op. Wij deden niets anders dan onze kinderen leren dat je nooit een stoep mocht oprijden, waarbij je op de fiets bleef zitten (1959 en later; zelf leerde ik fietsen vanaf 1940). Maar dan: ik rijd al vele jaren op de allereerste industrieel vervaardigde ligfiets: de Roeland. Nu rijd ik op een Van Raam-driewielerligfiets en binnenkort op een Trike van HP Velotechnik, elektrisch ondersteund (ruim 7.000 euro – geen nul te veel). En ik weet dat er velen zo'n soort fiets berijden.
Hoe dat nu met 'Even uit het zadel'? Belachelijk.
Theo Haasnoot (1)

Licht aan!

Zou een oproep in de *Vogelvrije Fietser* niet ervoor kunnen zorgen dat wij elkaar weer durven aan te spreken op het hebben van functionerende fietsverlichting in de donkere uren? We zouden bijvoorbeeld kunnen afspreken dat alle leden medefietsers toeroepen 'licht aan' bij de verschijning van onverlaten zonder licht in deze donkere dagen.
Theo Haasnoot (2)

Politie weigert hulp

Laatst wilde ik mijn fiets uit de onbewaakte stalling bij station Rotterdam Centraal pakken, toen ik merkte dat er behalve mijn eigen fietssloten een vreemd slot op zat. Met het vreemde slot was mijn fiets aan de beugel vastgemaakt waardoor ik mijn fiets niet kon meenemen. Het was duidelijk: degenen die het vreemde slot op mijn fiets hadden gedaan, zouden vannacht terugkomen, mijn sloten openknippen, hun eigen slot openmaken en mijn fiets in alle rust stelen. Dit is een bekende truc. Ik belde dus de politie om te vragen of zij mij konden helpen met het openknippen van het vreemde slot. Maar nee, het bleek duidelijk in de instructies te staan dat de politie in dit soort gevallen niet mag helpen. Uiteindelijk heb ik een slotenmaker het slot open moeten laten knippen voor een bedrag van 70 euro. Waarom mag de politie fietsendiefstal niet voorkomen?
Boukje Cuelenaere, Rotterdam

colofon

Redactieadres en landelijk bureau Fietsersbond
Kanaalweg 50, 3526 KM Utrecht,
Postbus 2828, 3500 GV Utrecht,
☎ 030-2918171, fax 030-2918188,
e-mail: info@fietsersbond.nl
internet: www.fietsersbond.nl

Redactie Michiel Slütter (hoofdredacteur), Kees Bakker (testredacteur), Suzanne Brink (redacteur)

Medewerkers aan dit nummer Karin Broer, Jeroen Kreule en Kees Volkers.

Vormgeving AKIMOTO ontwerpt, Amersfoort

Drukwerk Habo DaCosta, Vianen

Contributie inclusief toezending van de *Vogelvrije Fietser* bedraagt €26,- per jaar (jonger dan 25 jaar €10,-) en €13,- zonder dit blad (meer mag natuurlijk ook). Wanneer het lidmaatschap in de loop van het verenigingsjaar wordt beëindigd, blijft de jaarlijkse bijdrage in zijn geheel verschuldigd.

Adreswijzigingen kunnen via de website (www.fietsersbond.nl/contact) worden doorgegeven of schriftelijk: stuur de adresband van dit blad met het nieuwe of verbeterde adres terug naar de Fietsersbond.

Advertenties Patricia Rijkse (ma, di, do)
☎ 030-291 81 42, fax 030-291 81 88
p.rijkse@fietsersbond.nl
Oplage 30.000
ISSN 0166-0276

Sluitingsdatum kopij volgende *Vogelvrije Fietser*: 25 januari. Het nummer verschijnt begin maart 2012.

Omslag: Peter Arno Broer
Jaarverslag: Het jaarverslag van de Fietsersbond staat op www.fietsersbond.nl/jaarverslag

